Nr. 6. Kraków, dnia 30 czerwca 1927 r. Rocznik XLVIII.

DZIENNIK ROZPORZĄDZEŃ

stoł. król. miasta Krakowa.

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI: Kraków, Biuro prasowe Magistratu.

Przedpłatę przyjmuje wyłącznie Administracja „Dziennika Rozporządzeń“, która wynosi w Krakowie za pojedynczy egzemplarz 1 Zł., z opłatą pocztową o 20 groszy więcej.

Z zagadnień struktury i administracji samorządu gm. m. Krakowa.

TADEUSZ PRZEORSKI.

II. DROGI ROZWOJU KRAKOWA.

(Próba syntezy zadań gospodarczych Gminy miasta Krakowa w przyszłości *).

III.

Regulacje miasta, pomiary, odwodnienie, kanalizacja, rozbudowa dróg, niwelacje.

Elementami rozbudowy miasta w najściślejszem tego słowa znaczeniu są:

1) należycie opracowany i przemyślany na przyszłość plan regulacyjny i plan zabudowy,

2) należycie zaprojektowana rozbudowa i odpowiednie uzbrojenie ulic, placów i dróg publicznych,

3) należycie założona i rozbudowana sieć kanalizacji miejskiej,

4) celowa zabudowa miasta,

5) odpowiednio obmyślana i rozłożona sieć komunikacyjna.

Kraków po Warszawie i Grudziądzu jest co do wielkości obszaru trzeciem z rzędu miastem w Polsce. Terytorjum jego wynosi około 50 km^2, w tem stare miasto zwarto zabudowane zajmuje niespełna 6 km t. j. ósmą część obszaru miasta. Jeżeli dodamy do tego Dz. XXII. Podgórze przeważnie zwarto zabudowaną, części Dz. XI. Dębniki, Dz XII. Półwsie Zwierzynieckie oraz Dz. XV., XVIII. i XIX. tj. Nowej Wsi, Krowodrzy i Grzegórzek, w pewnej części zwarto zabudowanych, otrzymamy w najlepszym razie szóstą część obszaru miasta zabudowaną, resztę stanowią osady ludzkie o typie wiejskim, z rozległemi polami, stanowiącemi teren przyszłej rozbudowy miasta. Stąd też z chwilą przyłączenia pierwszych gmin i obszarów dworskich do Krakowa w latach 1909/12 kwestja opracowania planu regulacyjnego miasta musiała zjawić się na pierwszym planie zadań związanych z zagadnieniami Wielkiego Krakowa. Rozpisany wówczas konkurs na opracowanie planów rozbubudowy Wielkiego Krakowa przyniósł w wyniku szereg bardzo poważnych prac i studjów stanowiących do dziś dnia podstawę rozwiązania problemów z regulacją i rozbudową miasta się łączących. W ujmowaniu tychże Zarząd miasta kierował się dotychczas zawsze i kierować się musi w przyszłości potrzebami życia, najlepiej bowiem nowo opracowany plan regulacyjny, opierając się na założeniach danej chwili, nie może z góry na dziesiątki lat przewidzieć rozwoju miasta, nie może narzucić jego potrzebom norm stałych i niezmiennych.

Życie potwierdza powyższe twierdzenia. Miasto nie rozwija się wedle pewnego z góry ustalonego planu — nie rozwija się we wszystkich dzielnicach równocześnie i równomiernie — pewne dzielnice położone bliżej linji kolei żelaznej, dworców kolejowych, spławnej Wisły, jak w północno-wschodniej i wschodnio-południowej części miasta, zabudowują się silniej i prędzej niż inne dzielnice miasta. Nie przekreślając zatem linij rozwojowych miasta, przewidzianych w ogólnych planach regulacji i parcelacji — Zarząd miasta stwarza szczegółowe warunki zabudowy poszczególnych okolic miasta z nawiązaniem, rzecz prosta do ogólnych planów.

Podstawą wszelkich prac regulacyjnych muszą być dokładne plany katastralne miasta. Pomiary katastralne rozpoczęte przed wojną, prowadzone do roku 1914 podjęte zostały przez Państwo w roku 1924. Plan prac rozłożony został na szereg lat, a obejmuje tryangulację, poligony podstawowe i szczegółowe, wykonanie zdjęć, kartowanie, obliczenia powierzchni, wreszcie reambulację i wykonanie ostatecznego elaboratu w skali 1:10000. Prace przeprowadza sukcesywnie w całem mieście personal techniczny państwowy, tworzący osobne państwowe

*) Opracowane na zasadzie wyników ankiety międzywydziałowej rozpisanej rozporządzeniem Prezydenta miasta z dnia 6-go sierpnia 1926 r.

biuro pomiarów miasta. Koszty utrzymania biura tego ponosi częściowo na podstawie osobnej umowy z Rządem Gmina m. Krakowa, dając lokal, potrzeby rzeczowe, przydzielając część personalu technicznego i pomocniczego. Koszty te wynoszą około 50.000 zł. rocznie.

W związku z pomiarami miasta, dokonywanemi dla celów państwowych, z których Gmina za cenę pokrycia pewnej części kosztów otrzyma dla własnych celów urzędowych odbitki i odpisy — opracowanie szczegółowych zdjęć miasta i założenie katastru parcel, należą do najpilniejszych zadań gospodarczo-administracyjnych Gminy. Z zadań tych należałoby w najbliższym czasie podjąć:

I. **Odgraniczenie gruntów miejskich, ulic, dróg polnych i placów.** Prace te były przerwane z chwilą wybuchu wojny światowej, muszą być kontynuowane ze względu na wspomniane poprzednio nowe pomiary miasta i konieczność uregulowania w nich granic i wyeliminowanie istniejących wątpliwości granicznych. Odgraniczenie gruntów miejskich łączy się z zabezpieczeniem majątku gminnego na peryferjach miasta, gdzie majątek ten jest szczególnie narażony. Prace te muszą być gotowe przed zdjęciami, ponieważ w czasie zdjęć byłoby już zapóźno, a nerwowa i chaotyczna praca narazić mogłaby Gminę na straty, zwłaszcza, że przy rozpoczęciu urzędowania Komisarza gruntowego musi Gmina wykazać granice majątku gminnego i dobra publicznego, a w wypadkach wątpliwych swoje stanowisko należycie udokumentować.

II. **Stabilizacja punktów poligonalnych** konieczna wobec utworzenia i ustabilizowania stałych punktów w dzielnicach: I.—VIII., XIV., XV., XVIII., XXII. Dzisiaj w dzielnicach już zdjętych, brak tych punktów daje się dotkliwie odczuwać przy każdym pomiarze, tyczeniu linij regulacyjnych, a zatem przy kontraktach zamiany kupna, sprzedaży i przekroczeniach granicznych, bo zamiast pracę wykonywać wprost ze szkiców polowych i daną granicę wytyczać na podstawie oryginalnych dat z tychże szkiców — to z powodu braku punktów poligonalnych pracę trzeba wykonać odwrotnie t. j. najpierw zdjąć stan obecny na gruncie — wnieść go na mapę, porównać granicę, potem ponownie iść na pomiar i dopiero sytuować różnicę na gruncie, t. j. prawie każdy pomiar trzeba wykonać podwójnie. Stabilizacja punktów poligonalnych trwać będzie lat kilka i kosztować musi około 3—4000 złotych rocznie.

III. **Założenie nowych ksiąg gruntowych.** Nowe zdjęcia muszą być uzgodnione ze stanem hipotecznym przez osobnego komisarza gruntowego. Uzgodnienie dokonywać się będzie równocześnie ze zdjęciami, gdyż późniejsze wpisy zmian na gruncie powodują liczne niedokładności w stanie posiadania. Ponieważ dzielnice XII., XIII. i XVII. już są gotowe technicznie, Magistrat musi poczynić starania u Rządu, aby Komisarz gruntowy, o ile możności natychmiast rozpoczął swoje prace w tych dzielnicach. Stan bowiem nieuregulowanej hipoteki i różnice w stanie posiadania, w mapie katastralnej, hipotecznej i na gruncie uniemożliwiają wprost pracę Magistratowi. Utworzenie urzędu Komisarza gruntowego wymagać niewątpliwie będzie wydatku analogicznego, jak przy przeprowadzeniu nowych pomiarów. Wydatek jednak jest konieczny, ze względu na własność gruntową gminy, na konieczność oparcia obrotu gruntami na trwałych i pewnych podstawach.

IV. **Konserwacja reperów i znaków wysokości starej sieci niwelacyjnej, rozszerzenie sieci niwelacji ścisłej na dzielnice: XI., X., IX., XII., XIII., XVII., XVIII., XIX., XX. i XXII., założenie reperów i znaków wysokości i przeprowadzenie ścisłej niwelacji.** Sieć ta niezbędnie potrzebna dla budowy nowych dróg, kanałów, podania wysokości progów przy budowach i t. p.

V. **Sporządzenie planów sytuacyjnych w skali 1:250,** ulic z całem uzbrojeniem t. j. kanalizacją, wodociągami, przewodami gazowemi, kablami, klapami ulicznemi, zebranie materjałów po zakładach gminnych, sporządzenie katastru przewodów i utrzymywanie ewidencji zmian i nowych instalacji przewodów.

VI. **Uzupełnienie obecnie istniejących operatów katastralnych i wyciągów hipotecznych zmianami zaszłemi w stanie posiadania.** Prace te muszą być wykonane — bo brak ich utrudnia urzędowanie, w szczególności zaś w wysokim stopniu wszelkie wykonywanie projektów przez Biuro regulacji miasta. Czynności te stanowią niejako dalszy ciąg tych wielkich prac i kosztów jakie włożono w nowe zdjęcia w skali 1:1000.

Zabudowa poszczególnych dzielnic dokonać się może jedynie w dzielnicach posiadających nie tylko zatwierdzone plany parcelacyjne, ale przewidziane w nich drogi i ulice. Dotychczas sprawę tę regulowała ustawa budownicza dla miasta Krakowa, a w szczególności postanowienia § 16-a i b, dotyczące kosztów budowy ulic, dróg i chodników. Postanowienia te przekreśliły w znacznej mierze przepisy państwowej ustawy drogowej z roku 1921, w szczególności postanowienia §§ 19 i następnych, które położenie Gminy w sprawie budowy dróg i ulic zupełnie zmieniły i pogorszyły.

O ile idzie o przepisy cytowanej ostatnio ustawy państwowej, Gmina korzystając z przepisu § 15 tej ustawy, musi przystąpić do opracowania w ramach wspomnianej ustawy, specjalnej ustawy drogowej dla Krakowa, z wyeliminowaniem tych przepisów, które na terenie większego miasta są niewykonalnemi.

W dziedzinie budowy dróg, ulic i placów, jako pewnych kierunków rozbudowy miasta i arterji komunikacyjnych, zadania Gminy są niezwykle rozległe. Miasto tworzy nieforemny wielobok o dłuższych przekątniach dochodzących do 10 km długości; stąd też ilość dróg już istniejących i projektowanych oraz ich powierzchnia jest niezmiernie wielką. Drogi i place obecnie istniejące zajmują około 196 a 40 ha powierzchni o długości około 190 km.

Kraków posiada nawierzchnię dróg w trzech rodzajach a to: brukowaną, asfaltowaną i drogi szosowane. Ilość ulic brukowych i asfaltowanych stanowi łącznie z chodnikami drobną, bo niespełna 12% część ogólnej powierzchni dróg w mieście. Odsetek ten stanowią ulice w śródmieściu, część ulic w dzielnicach III.—VIII. i XXII. oraz nieliczne ulice w dzielnicach przyłączonych. Olbrzymią większość ulic i dróg miejskich stanowią drogi szosowane. Stosunek ulic brukowanych do dróg szosowanych jest, jak na miasto tej wielkości co Kraków, zupełnie anormalny i przebudowa dróg i ulic musi stanowić zarówno ze względów komunikacyjnych, jak również ze względów na hygienę i czystość miasta, zamianę ruchu konnego na samochodowy, jedno z najpilniejszych i najdonioślejszych zagadnień gospodarki miejskiej. Gmina od szeregu lat prowadzi studja w tym

kierunku jaka budowa nawierzchni, ze względu na lokalne warunki byłaby najbardziej celową. Zarówno doświadczenia nasze, jak innych miast wskazują na bruk porfirowy z pozostawieniem asfaltu na ulicach mniej uczęszczanych w sąsiedztwie zakładów naukowych, lecznic, szpitali i t. p.

Jeżeli zastanawiamy się najogólniej nad pracami oczekującemi Gminę w dziedzinie rozbudowy dróg i ulic, to dążeniem Zarządu miasta musi być przynajmniej:

1) wymiana nawierzchni szosowanych na bruki kostkowe i asfaltowe w starem mieście w zasadzie na wszystkich ulicach i placach — przedewszystkiem zaś na głównych arterjach komunikacyjnych, łączących bezpośrednio Aleję Trzech Wieszczów z centrum miasta, oraz ulic stanowiących połączenie miasta z gminami podmiejskiemi,

2) wybrukowanie Aleji Trzech Wieszczów,

3) wybrukowanie w dzielnicach przyłączonych głównych wpadowych arteryj komunikacyjnych, łączących miasto z gminami podmiejskiemi.

Plan ten obejmowałby przedewszystkiem wybrukowanie ulic: Kościuszki, Królowej Jadwigi, części Piastowskiej, Aleji 3-go Maja, Wolskiej, Krupniczej, Dolnych Młynów, Czarnowiejskiej, Karmelickiej, Kazimierza Wielkiego, Juljusza Lea, Podchorążych aż do rogatki Łobzowskiej, Krowoderskiej, Mazowieckiej, Wrocławskiej aż do rogatek, ulicy Warszawskiej do rogatki, Lubicz, Mogilskiej aż do rogatki, Wielopole, Grzegórzeckiej aż do rogatki, Salinarnej, Wielickiej aż do rogatki, ul. Kalwaryjskiej i jej przedłużenia aż do rogatki i wreszcie ulic dojazdowych do Borku Fałęckiego, Jugowic, Pychowic, Kobierzyna, Tyńca z miastem przez dzielnice Ludwinów, Zakrzówek, Dębniki.

Z problemów ważniejszych, łączących się z rozbudową arterji komunikacyjnych wymienić należy dojazd do przyszłego dworca osobowego, jaki ma powstać przy wylocie ulicy Pawiej, zniesienie wiaduktu i budowa podjazdu przy ulicy Warszawskiej, budowa magistrali okrężnej, łączącej dworzec w Bonarce przez dzielnice Ludwinów, Zakrzówek, Dąbie, Aleją Trzech Wieszczów z dworcem towarowym, a dalej dzielnicami VIII. i XIX. ze stacją kolejową Grzegórzki-Piaski, następnie połączenie miasta z Parkiem Wolskim, rozszerzenie mostu Dębnickiego, wreszcie budowa IV. mostu przy wylocie ulicy Dietla dla połączenia dzielnic VII. i VIII. z dzielnicami prawobrzeżnemi Wisły. Prócz tego przy rozważaniu rozbudowy dróg i ulic na terenie Krakowa, musi być wziętą pod rozwagę również budowa wiaduktu nad torem przemysłowym do Gazowni i Elektrowni miejskiej przy ul. Starowiślnej, rozszerzenie i budowa wiaduktów dla ulic w dzielnicy VIII. zamkniętych obecnie od wschodu torem kolejowym.

Poza zagadnieniami powyżej przedstawionemi natury, w dzisiejszych stosunkach do pewnego stopnia, teoretycznej, bo zagadnieniami wymagającemi szeregu lat pracy i bardzo poważnej pożyczki inwestycyjnej, wymagającej znów ze swej strony pewnych trwałych podstaw finansowych, podstaw zdolnych do ponoszenia ciężarów z tem związanych, a przez szereg lat budżet Gminy obciążających, Zarząd miasta ma szereg zagadnień zarówno w obrębie starego miasta, jak w dzielnicach przyłączonych, zadań, które w najbliższej przyszłości koniecznie muszą być spełnione. Zadania te obejmują z jednej strony przygotowanie terenu pod zabudowę miasta, a w tem i rozbudowę ulic i dróg, z drugiej łączą się ściśle z uzbrojeniem tychże dróg w kanalizację tj. z odwodnieniem miasta. Kraków, jak powszechnie wiadomo, powstał i rozbudował się na terenie stanowiącym rozlewisko Wisły, która w ciągu wieków kilkakrotnie zmieniała swe koryto. Do dziś dnia też Kraków i jego okolice stanowią teren zalewowy Wisły i jej dopływów i przeżywa perjodycznie katastrofy powodzi. Stąd też w dziedzinie odwodnienia miasta na pierwszy plan wybija się sprawa zabezpieczenia Krakowa przed powodzią. Sprawa ta mająca już swoją historję, łączy się z regulacją Wisły w jej górnym biegu powyżej Krakowa oraz regulacją dwóch górskich rzek, które zwykle powódź w mieście powodują t. j. Soły i Skawy. Pozatem w samem mieście należałoby dla zabezpieczenia miasta przed powodzią wykonać następujące inwestycje:

a) na lewym brzegu Wisły:

1) budowę muru ochronnego między klasztorem Norbertanek a wałem wiślanym Zwierzyniec—Bielany przy podniesieniu poziomu ulicy Ks. Józefa między klasztorem Norbertanek a rogatką przy tejże ulicy,

2) przedłużenie kanału ulicznego od klasztoru Norbertanek aż do rogatki przy ul. Ks. Józefa,

3) budowle ochronne pomiędzy mostem dębnickim a Skałką w szczególności budowa dolnego i górnego bulwaru,

4) budowę urządzeń końcowych kolektora w szczególności:

a) mechanicznego osadnika dla części stałych,

b) syfonu pod Wisłą dla przeprowadzenia kolektora lewobrzeżnego na prawy brzeg w dzielnicy Dąbie.

c) połączenia prawobrzeżnego kolektora z lewobrzeżnym,

d) przedłużenia otwartym rowem kolektora do pogłębić się mającej Drwini i pogłębienie Drwini aż do Szczurowej.

b) na prawym brzegu Wisły:

1) wykształcenie brakujących budowli ochronnych od obecnego ujścia Wilgi do projektowanego wylotu kanału spławnego w Ludwinowie,

2) wykonanie ujścia kanału spławnego do pierwszej szluzy komorowej i budowę wałów cofkowych,

3) regulację Wilgi i budowę wałów cofkowych.

c) w samem zaś mieście:

1) regulację Białuchy,

2) regulację Młynówki Królewskiej i zasklepienie jej w obrębie starego miasta,

3) zasklepienie starego koryta Rudawy wzdłuż Aleji 3-go Maja przynajmniej aż do Cichego Kącika.

Przeważająca część powyższych robót, których koszty sięgają w dziesiątki miljonów złotych, obciąża Skarb Państwa. Wykonanie ich jednak jest tembardziej niezbędne, że dziś jeszcze na znacznej przestrzeni starego miasta znajdujemy wody podskórne, a w dzielnicach przyłączonych bagna i moczary, które każdorazowy wylew Wisły powiększa.

W związku z odprowadzaniem wód podskórnych pozostaje kwestja odprowadzenia wód użytkowych z gospodarstw domowych i wód opadowych. Problem od-

prowadzania tychże z miasta, rozwiązać musi system kanalizacji. Projekt kanalizacji m. Krakowa opiera się na systemie tak zwanych zlewni, t. j. wykorzystania naturalnych spadów terenu miasta.

Dla łatwiejszego zorjentowania się w sprawie, wyjaśnić należy, że zlewnię wód z terytorjum W. Krakowa ujmuje główny recypient Wisła wraz ze swoimi dopływami Rudawą, Wilgą i Białuchą i z projektowaną sztuczną drogą wodną t. j. trasą kanału spławnego Skotniki—Kraków, a dzieli ją na następujące i oddzielnie działające zlewnie:

1) lewobrzeżną północną zlewnię krakowską ograniczoną naturalnym działem wód począwszy od góry św. Bronisławy, drogą Wola Justowska — Bronowice Małe — Bronowice Wielkie — i takimże działem wód między potokami: Sudołem, Białuchą a Wisłą. Zlewnia ta kryje stare miasto i nowe dzielnice: XII., część północną Dz. XIII., całe dzielnice XIV., XV., XVI, południową część dzielnicy XVII., XVIII., całą dzielnicę XIX. i zachodnią część dzielnicy XXII. Powierzchnia jej wynosi 2.300 ha;

2) zlewnię rejonową zwierzyniecką ograniczoną działem wód góry św. Bronisławy, granicą gminy Przegorzały i Wisłą kryje południowy stok tejże góry w Dz. XIII. aż do ulicy Ks. Józefa i od ulicy Ks. Józefa aż do Wisły. Powierzchnia jej wynosi 280 ha,

3) zlewnię dębnicko-zakrzowiecką ograniczoną Wisłą, trasą kanału spławnego i działem wód na Krzemionkach, podzieloną ulicą Twardowskiego na północną, oddającą wody prawobrzeżnemu kolektorowi wiślanemu i południową, oddającą wody północnemu lewobrzeżnemu kolektorowi wzdłuż kanału spławnego — kryje Dz. XI., większą część Dz. X. i część Dz. IX. Powierzchnia jej całkowita wynosi około 346 ha,

4) małą zlewnię trójkątną na Kapelance odciętą trasą kanału spławnego i odchylającą się od niego trasą zregulowanej Wilgi — oddającą swoje wody do południowego kolektora około Wilgi i trasy kanału spławnego — kryjącą resztę Dz. X. Powierzchnia jej wynosi 52 ha,

5) zlewnię prawobrzeżną podgórską między projektowanym kanałem spławnym — działem wód wzgórz Łagiewnickich i Woli Duchackiej — wreszcie działem wód przecinającym gościniec wielicki poniżej Wapiennika miejskiego i przechodzącym w dalszym ciągu przez stację Płaszów i granicę katastralną Dz. XXII., kryje Dz. XXII. i resztę Dz. IX. Powierzchnia jej wynosi okrągło 600 ha,

6) zlewnię Płaszowską — poziomą — dzisiaj przynależną do Wisły, w przyszłości przynależeć mającą do Wisły i do otwartego rowu, ujmującego wody brudne i deszczowe z lewo- i prawobrzeżnego kolektora i wprowadzonego do pogłębionej i zregulowanej Drwini, uchodzącej pod Szczurową do Wisły, kryje Dz. Płaszów. Powierzchnia jej wynosi 772 ha,

7) prawobrzeżną zlewnię północną nad Białuchą, między Sudołem i Białuchą — a działem wód między tymi potokami a Wisłą — kryjącą część północną Dz. XVII., XVIII., prawobrzeżną część Olszy i Piasków i Dz. XX. Powierzchnia jej wynosi 316 ha,

8) lewobrzeżną zlewnię północną nad Białuchą obejmującą nowo włączoną część Piasków i część Dz. XX. Dąbia, położoną po lewej stronie Białuchy. Zlewnia ta w dzisiejszym stanie przynależy do Białuchy i Wisły. Powierzchnia jej wynosi 210 ha.

Zlewnię ad 1) ujmuje wykonany prawobrzeżny kolektor wzdłuż zregulowanej Rudawy od granicy Woli Justowskiej, syfonujący się pod klasztorem Norbertanek i przechodzący w lewobrzeżny kolektor nadwiślański z wylotem w Dąbiu (km Wisły 81-450) wraz z swym odgałęzieniem sklepiającem się starem korytem Rudawy.

Zlewnie ad 3), 4), 5) ujmuje wykonany prawobrzeżny kolektor nadwiślański od fabryki drożdży pod Krzemionkami (km Wisły 74·250) a uchodzący do Wisły w dzielnicy XXI. poniżej projektowanego jazu na Wiśle (km 81·000) wraz ze swoimi odgałęzieniami, północnym i południowym kolektorem, cześciowo już wykonanemi wzdłuż przyszłej trasy kanału spławnego i zregulowanej Wilgi.

Zlewnię ad 2) ujmuje Wisła — jako odrębną rejonową sieć kanałową z przyszłemi urządzeniami odczyszczającemi wody brudne. Zlewnia ta nie da się włączyć już do kolektora lewobrzeżnego, może on bowiem być przedłużonym w swej gałęzi przez ulicę Ks. Józefa, najwyżej do rogatki Zwierzynieckiej.

Zlewnię ad 6) ujmuje częściowo Wisła t. j. wykonany prawobrzeżny kolektor, częściowo projektowany otwarty rów ujmujący wody z lewo- i prawobrzeżnego kolektora, a uchodzący do pogłębionej i zregulowanej Drwini, wpływającej do Wisły pod Szczurową.

Zlewnię ad 7) i 8) ujmą obubrzeżne kolektory, projektowane wzdłuż Białuchy.

Pierwszą część programu na najbliższe lata w dziale odwodnienia miasta stanowi studjum hydrotechniczne i opracowanie projektu odwodnienia.

Do najbliższych żadań w tej dziedzinie należą:

a) opracowanie projektu asanizacji ulicy Zielonej, Brzozowej, Miodowej (Łąka św. Sebastjana),

b) szczegółowe opracowanie sieci kanałowej w zlewni Dębnicko-Zakrzowieckiej, szczególnie w jej częściach północnych i wschodnich t. j. na gruntach po Lasockich i na terytorjach zabudowujących się między Wisłą — trasą kanału spławnego i ul. Szwedzką,

c) szczegółowe opracowanie sieci kanałowej w zlewni ad 1) w częściach jej wschodnich między ul. Mogilską, Okopy, Rzeźniczą, Wisłą a granicą zlewni prawobrzeżnej nad Białuchą t. j. na terytorjach wschodnich Grzegórzek — zachodniej części Dąbia i południowych Piasków — dalej w częściach jej zachodnich, a przypierających bezpośrednio do starego zwarto zabudowanego miasta, a więc w środkowej części Dz. XII. między ulicą na Salwator, przedłużeniem ulicy Wolskiej, zregulowaną Rudawą i Al. Krasińskiego i we wschodniej części dzielnicy XIV., XV. wreszcie południowej części dzielnicy XVII. poniżej stacji zestawczej,

d) szczegółowe opracowanie sieci kanałowej w zlewni ad 5) na terytorjach przylegających do zwarto zabudowanego Podgórza między trasą kanału spławnego, ulicą Piotra Skargi, Łagiewnicką, Czyżówką, trasą kolei Podgórze—Sucha, koleją państwową Kraków—Lwów i granicą wschodnią dzielnicy XXII.

e) ustalenie przekrojów lewobrzeżnego kolektora wzdłuż Białuchy między ulicą Warszawską a Wisłą i kolektora prawobrzeżnego na przestrzeni od wschodnio-południowej granicy Olszy, aż do jego ujścia do Wisły. Oba te kolektory musi Gmina m. Krakowa uważać za

nieodłączoną część projektu, mającej się regulować Białuchy, bez względu na koszta i bez względu na to, kto je ponosić będzie, bez tego bowiem asanizacja przyległych zlewni i zabudowujących się terytorjów, nie da się pomyśleć, a zanieczyszczenie potoku wodami kloacznemi, choćby nawet rozpuszczonemi wodą wodociągową jest nie dopuszczalne. Zregulowana Białucha w całej swej długości płynąć będzie przez zabudowane przyszłe miasto, i zarówno projekty odwodnienia W. Krakowa jak i wyczerpujące studja hydrotechniczne przeprowadzone w roku 1906, 1907 i 1908 nad zasadami tego projektu na najbliższy okres 40—50 letni przez Budownictwo miejskie przy sposobności przeprowadzonego wówczas przez b. Dyrekcję dróg wodnych projektu kanalizacji Wisły, kolektory te przewidziały, jako mające uchwycić przynależne do rzeki Białuchy zlewnie.

Wymienione projekty nie są obecnie pierwszy raz postawione na porządku dziennym, mają one już swoją dłuższą historję i nie są rzeczą oderwaną od projektu rozszerzającego miasto; muszą też być oparte na dotychczasowych studjach zarówno ogólnych jak szczegółowych i postępować równolegle do ostatecznej decyzji linji regulacyjnej ulicy.

Prace powyższe wymagają czasu, sił roboczych i funduszów. O ile się jednak patrzy na rozwój miasta w perspektywie dalszej przyszłości są one koniecznością, niezbędnym programem racjonalnie pojętej gospodarki miejskiej, kardynalnym warunkiem wszelkich projektów rozbudowy. Pojęty w ten sposób projekt skanalizowania miasta, nieposiadającego właściwie kanalizacji w rozumieniu współczesnem, wymagałby olbrzymiej, jak na dzisiejsze czasy pożyczki inwestycyjnej, pożyczki na wydatek nie rentujący się w codziennem tego słowa znaczeniu, wydatek, na który sobie tylko bardzo zamożne miasta pozwolić mogą. Z tego też powodu, zdając sobie w pełni sprawę z całej doniosłości sprawy kanalizacji miasta — program robót w dziedzinie odwodnienia zamknąć należy w granicach bliższych, realniejszych, najbardziej niezbędnych konieczności. Do takich należą na obszarze starego miasta:

1) asanizacja Blichu. Kanał zbiorczy ulice: Warszawska, Basztowa, Potockiego, Zyblikiewicza, Morsztynowska z połączonym prowizorycznie kanałem przez ulicę Dietla odprowadza swoje wody do kolektora z ulicy Starowiślnej. Kanał zbiorczy ulice: Bosacka, Lubicz, Strzelecka, Kopernika, Blichowa (niezupełnie jeszcze wykształcony z powodu braku połączenia Lubicz-Strzelecka) prowizorycznie połączony z kanałem ulicy Grzegórzeckiej, prowadzi tak samo swoje wody przez kanał w ulicy Dietla do kolektora w ulicy Starowiślnej. Podczas większych opadów piwnice domów na Blichu i w ul. Dietla (front północno-zachodni) zalane wodą z cofki za wysokiego zwierciadła wód w kanałach na Blichu i w ulicy Dietla. Stan ten dalej cierpiany być nie może. Budowa kanału w ulicy Wiślisko od końca ulicy Morsztynowskiej do komory burzowej pod stacją Grzegórzki jest sprawą niemożliwą do odroczenia. Koszt wykonania wyniesie około 200 tysięcy złotych.

2) Skanalizowanie ulicy Żółkiewskiego aż do ulicy Okopy i otwierającej się ulicy św. Łazarza, a to dla przecięcia spiętrzonego zwierciadła wód gruntowych i wód powierzchownych, spływających z dawien dawna od strony Ogrodu Botanicznego i podtapiających także Blich, bo nieuchwyconych i nie odprowadzonych w swoim czasie korytem Starej Wisły. Koszt wyniesie około 40 tysięcy złotych.

3) Skanalizowanie ulicy Poselskiej między Grodzką a Dominikańską kosztem około 7000 zł.

4) Skanalizowanie Pl. Marjackiego koło kościoła św. Barbary kosztem około 5000 zł.

5) Skanalizowanie ulicy Senackiej i części Kanoniczej kosztem około 15.000 zł.

6) Skanalizowanie Sukiennic, front południowo-wschodni kosztem około 5000 zł.

7) Inne drobne roboty kanalizacyjne, jak w ulicy św. Tomasza, koło Scholastyki, na placu Groble od fabryki Labor do Gimnazjum św. Anny, skanalizowanie części ul. Kopernika, ul. św. Katarzyny, Skałecznej, Augustjańskiej, Krakowskiej, Warszawskiej, części Estery i Węglowej kosztem około 40.000 zł. Razem 310.000 zł.

W dzielnicy XXII. w Podgórzu roboty kanalizacyjne:

1) w ulicy	Rękawka	kosztem	30.000 zł.
2 „ „	Krakusa	„	15.000 „
3) „ „	Zamojskiego	„	55.000 „
4) „ „	Bonarka i P. Skargi . .	„	64.000 „
5) „ „	Rydlówka, Skrzyneckiego do nowej szkoły rzemieślniczej	„	24.000 „
6) „ „	Zabłocie	„	27.000 „
		Razem	215.000 zł.

W dzielnicy XI. Dębniki, skanalizowanie:

1) ulicy	Zielonej	kosztem	12.000 zł.
2) „	Zagrody . . .	„	14.000 „
3) „	Konopnickiej . .	„	8.000 „
4) „	Wasilewskiego .	„	11.000 „
		Razem	45.000 zł.

W dzielnicy XII. Półwsie Zwierzynieckie skanalizowanie:

1) ulicy	Kasztelańskiej	kosztem	24.000 zł.
2) „	Słonecznej (dokończenie poza szkołą miejską)	„	4.500 „
3) „	Słonecznej (przedłużenie) na gruntach klaszt. Norbertanek	„	7.000 „
		Razem	35.000 zł.

W dzielnicach: XIV., XV., XVI. i XVII.:

1) budowa kanałów zbiorczych zachodnich, przedłużenie kanalizacji w ulicy Miechowskiej za rozszerzonym Parkiem Dra Jordana w ulicach Miechowskiej, Chocimskiej, Nowowiejskiej, Racławickiej, Mazowieckiej do bramy koszar im. Stefana Czarneckiego i ulicy Misjonarskiej, Dra Lea, na gruntach Popielów, ulicy Kazimierza Wielkiego, ulicy Słowackiego, kosztem około 450.000 zł.

2) usunięcie wód Młynówki Królewskiej ze starego miasta, wpuszczenie ich do przeznaczonego na ten cel kolektora w dawnej ulicy Michałowskiego i Żabiej wraz z pogłębieniom tegoż na przestrzeni od ulicy Karmelickiej do ulicy Lenartowicza z przerobieniem połączeń domowych i spuszczeniem ich do nowego kolektora w Aleji Trzech Wieszczów, ze zmianami dopływów do pływalni, ze zniesieniem przegrzewacza przy ulicy Lenartowicza i ekwiwalentem dla klasztoru Wizytek i t. p. w przybliżeniu kosztem 300.000 złotych. Razem 750.000 złotych.

W dzielnicy XVIII.

Odwodnienie ulicy Żytniej, Czerwonej i Sadowej kosztem około 22.000 zł.

Zestawiając wydatki połączone z wykonaniem najniezbędniejszych robót kanalizacyjnych, a to: robót około sieci kanałowej w Starem mieście . . na 312.000 zł.

roboty w Dz.	XXII. Podgórze . . .	„	215.000 „
„ „ „	XI. Dębniki	„	45.000 „
„ „ „	XII. Półwsie Zwierzyn. .	„	35.000 „
„ „ „	XIV., XV., XVI. i XVII.	„	750.000 „
„ „ „	XVIII.	„	22.000 „
	Otrzymamy razem		1,379.000 zł.

Wracając do omówienia spraw związanych z budową i konserwacją nawierzchni dróg miejskich, to jak to poprzednio podkreślono w stosunkach krakowskich, budowa nawierzchni drogowej powinna uzyskać pierwszeństwo finansowe w programie gospodarczym przed Zakładem czyszczenia miasta, dla którego jaknajszybciej należy stworzyć dobre warunki pracy w jądrze miasta i zwarto zabudowanych dzielnicach. W starem mieście — podkreślić należy ponownie, co już we wstępnych uwagach podkreślono, szosa mieć miejsca nie powinna, zastąpić ją musi nawierzchnia twarda, stała czy ruchoma. W dzielnicach zwarto zabudowanych wszystkie ulice wypadowe, szczególnie obciążone ciężkim ruchem towarowym, zaopatrzyć należy w bruk kostkowy, z trwałego materjału. To samo dotyczy ulic, któremi we wtorki i piątki przybywają do miasta w ogromnej ilości wozy wiejskie aprowizujące miasto. Na ulicach tych, przeważnie przedłużeniach gościńców państwowych, szosa nadal jest również nie do utrzymania, zarówno ze względów finansowych, a to z powodu konieczności jej częstotliwej odnowy, jakoteż utrzymania w możliwej czystości. Co do dzielnic przyłączonych poza ulicami wypadowemi, żywemi ruchliwemi, względnie nowocześnie zabudowanemi, przystępować można do robót sukcesywnie, w miarę wzrostu ilości domów pomnażających grosz podatkowy. Przy tem wszystkiem w zasadzie sieć kanałowa uprzednio ma wypuszczać swoje gałęzie w nowo otwierające się ulice i ujmować wody opadowe, gospodarcze i rozpuszczoną wodą wodociągową treść kloaczną z przyległych domów. Nie znaczy to jednak wszystko, aby odmówić czy to właścicielowi gospodarstwa rolnego, czy też napływowemu mieszkańcowi podmiejskiej dzielnicy wygodnej komunikacji pieszej i wozowej, na istniejącej oddawna uliczce lub drodze polnej obsługującej jego rolne gospodarstwo. Polityka ta będzie musiała mieć zawsze swój wyraz w każdorocznym budżecie, chodzi tylko o to, aby akcja w tym kierunku była uzasadniona słusznymi żądaniami, czy potrzebami sanitarnemi, czy też miejscowemi stosunkami gospodarczemi.

Bacząc na dotychczasowy bieg spraw, lokalne potrzeby, trudne warunki finansowe i mając przed oczyma całe terytorjum miasta i jego najkonieczniejsze potrzeby, najbliższe lata objąć mogą program inwestycyjny rzeczywiście niezbędnych robót w dziale nawierzchni dróg miejskich, w szczególności uporządkowanie:

1)	ulicy Smolki Dz. XXII. . . .	kosztem	30.000 zł.
2)	„ Puławskiego Dz. XI. . .	„	29.000 „
3)	„ Gołębiej	„	60.000 „
4)	placu przed Magistratem . .	„	20.000 „
5)	„ Marjackiego	„	110.000 „
6)	ulicy Salinarnej	„	124.000 „
7)	„ Żytniej, Sadowej i Czerwonej	„	35.000 „
8)	„ Jerozolimskiej	„	20.000 „
9)	„ Lubicz	„	20.000 „
10)	„ Wolskiej od Retoryka .	„	60.000 „
11)	„ Wolskiej	„	173.000 „
12)	„ Krupniczej	„	272.000 „
13)	„ Lwowskiej i Wielickiej do bramy fortecznej . .	„	544.000 „
14)	„ Rakowickiej	„	24.000 „
15)	„ Szpitalnej	„	248.000 „
16)	„ Mikołajskiej	„	187.000 „
17)	„ Dietlowskiej	„	632.000 „
18)	„ Lubicz górnej	„	20.000 „
19)	Aleji Krasińskiego, Mickiewicza i Słowackiego	„	190.000 „
20)	ulicy Dra Lea	„	34.000 „
21)	Aleji pod Kopcem	„	53.000 „
22)	ulicy Wielopole	„	230.000 „
23)	„ Kasztelańskiej	„	8.000 „
24)	dróg polnych na Zwierzyńcu .	„	12.000 „
	Razem . .	„	3,135.000 zł.

Ponadto następujące roboty drogowe są bardzo pilnemi:

1) uporządkowanie ulicy Zabłocie, dojazdu do placu drzewnego i targowicy końskiej,

2) uporządkowanie nowo otwartej ulicy koło stacji Podgórze-miasto, przy której kończy się obecnie budowa 3-ch domów mieszkalnych, oraz związane z tem uporządkowanie ulicy Kolejowej,

3) uporządkowanie ulicy pod Kopcem Krakusa,

4) urządzenie postoju fur dzielnicy VIII.,

5) urządzenie dostępu do domu akademickiego w Oleandrach od Aleji Trzech Wieszczów,

6) uporządkowanie ulicy Parkowej,

7) urządzenie podjazdu pod stację Płaszów i drogi do cegielni,

8) uporządkowanie i urządzenie drogi dojazdowej do Rzeźni miejskiej od ulicy Starowiślnej wzdłuż plantu kolejowego, na który to cel potrzebną jest kwota 200.000 złotych.

Ostatnim wreszcie, aczkolwiek niemniej ważnym od uprzednio poruszanych zagadnień, jest problem niwelacji miasta.

Obejmuje on oznaczenie granic tych obszarów miasta, które wymagają podniesienia poziomu ponad obecny teren, oznaczenie koty wysokościowej przyszłego zwierciadła wód gruntowych obniżonego po ukończeniu budowy kolektorów i sieci kanalizacyjnej, nadto położenia wysokościowego terenu względem wielkich wód Wisły i Rudawy, wreszcie oznaczenie najniższych dopuszczalnych sytuacji podłóg piwnic przyszłych budynków względem dna poszczególnych kanałów ulicznych.

Na podstawie dat uzyskanych przez obserwację stanów wielkich wód w czasie od r. 1870 do r. 1903, na podstawie dokonanych w latach 1907—1910 wierceń i pomiarów zwierciadła wód gruntowych, ustalono przeciętną kotę wysokości przyszłego terenu inundacyjnego w zachodniej części miasta na 204'00 m. p. p. m.

Do tej minimalnej wysokości został podniesiony teren gruntów pofortecznych przy dzisiejszych Alejach

Krasińskiego i Mickiewicza, oraz szereg ulic w Półwsiu Zwierzynieckiem a w dalszym ciągu trzeba będzie conajmniej do tej wysokości podnieść cały teren błoń, toru wyścigowego, podnosząc niveau ulic stopniowo w stronę północną ku nawierzchni wolnej od wielkich wód Wisły.

Przy obecnej wysokości tych terenów podniesienie to wyniesie średnio jeden metr.

Kotę wysokości 204 m. p. p. m. jako minimalną przyjęto także dla obszaru Dębnik, Zakrzówka i Ludwinowa, przyczem w obrębie Dębnik wypadnie podnieść przeważającą część terytorjów na północ od ulicy Zielnej, terytorja położone między ulicą M. Konopnickiej (dawna kolej okrężna) a Wisłą, zaś w obrębie Zakrzówka i Ludwinowa tereny położone na wschód od ulicy Szwedzkiej aż po przyszły kanał spławny.

W Dębnikach podniesienie terenu do koty 204'00 uskuteczniono na gruntach dawnej koleji okrężnej już w ulicy Skwerowej i Dębowej.

Obecnie urządzono wysypisko na gruntach gminnych nabytych od hr. Lasockich, rozpocząwszy podsypywanie terenu do powyższej wysokości w najniżej położonej części Dębnik na północ i zachód od gruntu wydzierżawionego pod Radjostację.

Ponad zasadniczo przyjętą minimalną wysokość 204'00 m. p. p. m. będzie musiało podsypanie ramp ulicznych zwiększać się w pobliżu Wisły i Rudawy osiągając wysokość niwelety przyszłych dróg bulwarowych, projektowanych w wysokości korony wykonanych wałów i murów ochronnych Wisły i Rudawy, ewentualnie do wysokości o 80 cm poniżej korony wałów. Ponadto trzeba będzie stosować podniesienie terenu niwelety ulic dojazdowych do przyszłych mostów w przedłużeniu ulicy Dietlowskiej i obok klasztoru pp. Norbertanek w przedłużeniu ulicy Glinianej w km Wisły 81. Podniesienie terenu będzie wskazane w pobliżu wałów ochronnych Wisły i Rudawy i będzie dochodzić do 2'50, ewentualnie jeszcze wyżej ponad teren obecny.

We wschodniej części miasta przyjęto jako zasadnicze minimalne wysokości przyszłego terenu miasta, koty wysokościowe przeciętnie o 30 cm powyżej najwyższego stanu wielkiej wody podczas wylewu z roku 1884. Stan wielkiej wody wówczas przy kilometrze 79 Wisły (III. most) wynosił 202'70, przy km Wisły 80 (plac ćwiczeń wojskowych na Grzegórzkach) 202'38, zaś przy kilometrze 81 (w miejscu przeznaczonem dotychczas na port) 202'11 ponad poziom morza.

Podnieść zatem trzeba będzie przynajmniej do koty 202'70, obszar Grzegórzek, Piasków i Dąbia między ulicą Okopy, Bastjonem V., ulicą Mogilską i Białuchą, gdzie przeciętna wysokość terenu wynosi od 201'90 do 202'80 gdzie zatem podniesienie ponad teren obecny wyniesie przypuszczalnie 0'20 do jednego metra.

Na prawym brzegu Wisły, to jest na terytorjach Podgórza i Płaszowa trzeba będzie starać się również jako minimalne uzyskać wysokości przyjęte o 30 cm powyżej stanu wielkiej wody w roku 1884 przy kilometrze Wisły 80, zaczem do podniesienia przypadnie obszar Podgórza na wschód od wału kolejowego (Zabłocie) przeciętnie o 70 cm ponad teren obecny wznoszący się średnio na 202'00 p. p. m.

Dla zabudowanej części Płaszowa (ul. Gromadzka, ul. Krzywda, Myśliwska i t. d.) miarodajną kotą wysokości przyszłego terenu powinna być wysokość 202'50 odpowiadająca przyjętemu podniesieniu terenu przy kilometrze Wisły 81, co będzie wymagało wzniesienia się o 1'50 do 2'00 m szczególnie na terytorjach dawnych cegielni, a to oprócz podniesienia terenu w pobliżu wałów ochronnych Wisły do wysokości drogi bulwarowej na wale, oraz do niwelety projektowanych dróg dojazdowych do przyszłego portu.

Oto w ogólnym zarysie program robót w dziedzinie rozbudowy miasta czekających Zarząd Gminny w przyszłości. Wymagać one będą dziesiątek lat pracy i olbrzymich wkładów kapitałowych, zaledwie bowiem nieznaczną stosunkowo część ich winno pokryć państwo.

JAN DUSZA.

Działalność gminy m. Krakowa w dziedzinie opieki społecznej.

W dniu 21 marca 1924 roku weszła w życie ustawa o opiece społecznej (Dz. U. R. P. Nr. 92 poz. 726 z 16 sierpnia 1923). Ustawa ta miała na celu unifikację różnych ustaw dzielnicowych obowiązujących w dziedzinie opieki nad ubogimi. Zamierzonej jednak unifikacji ustawa nie osiągnęła, gdyż ustawą z 25 lipca 1924 (Dz. U. R. P. Nr. 73 poz. 716) zawieszono jej moc obowiązującą na obszarze województw poznańskiego i pomorskiego, wobec czego na tych terytorjach obowiązują nadal ustawy pruskie.

Najważniejszem postanowieniem ustawy o opiece społecznej jest przepis, że prawo do trwałej opieki ze strony gminy nabywają obywatele R. P. przez conajmniej roczny pobyt w gminie.

Ustawa o opiece społecznej jest ustawą ramową, mimo to zakres jej działania jest obszerny i szczegółowy, obejmuje bowiem:

a) opiekę nad niemowlętami, dziećmi i młodzieżą, zwłaszcza nad sierotami, półsierotami, dziećmi zaniedbanemi, opuszczonemi, przestępnemi oraz zagrożonemi przez wpływy złego otoczenia;

b) ochronę macierzyństwa;

c) opiekę nad starcami, inwalidami, kalekami, nieuleczalnie chorymi, upośledzonymi umysłowo i wogóle nad niezdolnymi do pracy;

d) opiekę nad bezdomnemi ofiarami wojny i szczególnie ciężko poszkodowanemi;

e) opiekę nad więźniami po odbyciu kary;

f) walkę z żebractwem, włóczęgostwem, alkoholizmem i nierządem;

g) pomoc dla instytucyj opiekuńczych prywatnych i spółdziałanie z temi instytucjami.

Zakres działalności opieki społecznej nie został dotychczas w drodze rozporządzeń wykonawczych całkiem ściśle określony tak, że subsydiarnie trzeba się posługiwać ustawami względnie rozporządzeniami dzielnicowemi.

Przepisy ustawy o opiece społecznej stanowiąc, że prawo do trwałej opieki uzyskuje się przez roczny pobyt w gminie, przerzuciły prawie cały ciężar opieki społecznej na miasta, gdyż ruch ludności i osiedlanie odbywa się ze wsi do miast, a nie odwrotnie.

Toteż gmina miasta Krakowa z roku na rok dotkliwie odczuwa skutki powyższego postanowienia ustawy o opiece społecznej wskutek wzrastającej stale liczby dzieci i starców potrzebujących opieki zakładowej, czemu ani miejskie zakłady założone w rozmiarach normalnych dla Krakowa, a nie rozbudowywane od szeregu lat, ani prywatne zakłady, w których gmina umieszcza na swój koszt dzieci i starców, podołać nie mogą, tak że rozbudowa miejskich zakładów opieki społecznej jest palącą koniecznością, która nad gminą zaciążyła i do której rozwiązania gmina musi w najbliższym czasie przystąpić.

Ciężaru tego nie zmniejsza postanowienie zawarte w art. 5 lit. d) ustawy o opiece społecznej, według którego wojewódzkie związki komunalne mają uzupełniać opiekę wykonywaną przez związki komunalne i miasta i sprawować działy opieki społecznej wymagające stałych urządzeń i zakładów, a przekraczające zdolność finansową powiatów i miast — a to z tego powodu, ponieważ Kraków stanowi powiat dla siebie, a wojewódzkie związki komunalne nie zostały dotąd w Małopolsce zorganizowane.

Przytoczone poniżej daty dają obraz tego z roku na rok coraz bardziej zwiększającego się rozmiaru czynności miejskiej opieki społecznej.

I tak gdy w roku 1924 otrzymywało wsparcie miesięcznie 274 osób, w r. 1925 pobierało te wsparcia 368 osób, a w r. 1926 osób 628.

Wsparcia nadrożne wypłacono w 1924 roku 573 osobom, w 1925 roku 1.286 osobom, a w roku 1926 już 1.600 osobom.

Lekarstw wydano bezpłatnie w 1924 roku 60 osobom, w 1925 roku 144 osobom, a w 1926 roku 170 osobom.

Opieką zawodową objęto: w r. 1924 ogółem 402 dzieci, w r. 1925 ogółem 939 dzieci, w r. 1926 ogółem 1.200 dzieci.

W obronie praw tych dzieci wniosło Biuro Opieki zawodowej podanie o upoważnienie do sporu, skargi o alimentację, o egzekucję, o pensję itp.

Liczba tych podań i skarg z roku na rok wzrasta.

Opiekę przytułkową wykonuje gmina w Żłóbku, w Zakładzie dla chłopców, w Zakładzie dziewcząt, w Zakładzie dla starców i w Schronisku dla mężczyzn i kobiet.

Do Miejskiego Żłóbka, który mieści się w 3 budynkach (przy ul. Podzamcze L. 5, 7, przy ul. Koletek L. 10, przy ul. Polnej L. 1, 7), przyjęto:

w r. 1924 — 114 dzieci w tem 19 podrzutków
» » 1925 — 125 » » » 20 »
» » 1926 — 144 » » » 28 »

W Miejskim Żłóbku utrzymuje Gmina lekarza — pedjatrę, a w roku 1925 urządziła w budynku przy ul. Koletek L. 10 laboratorjum lekarskie zaopatrzone w mikroskop, pokój do specjalnych badań lekarskich dla dzieci i karmicielek i założyła podręczną aptekę.

Ciągłe wypadki chorób wśród osesków w Żłóbku, jak koklusz, odra, szkarlatyna, zaburzenia żołądkowo-jelitowe i stosunkowo znaczna śmiertelność (w r. 1925 38 wypadków śmierci, a w r. 1926 — 13) tłumaczy się tem, że są to przeważnie dzieci nieślubne, których ojciec znać nie chce, a matka chce się pozbyć jeszcze przed urodzeniem. Jeżeli mimo to dzieci te przychodzą na świat, są one niedożywione i dostają się do Żłóbka często w stanie nie do uratowania.

Do Miejskiego Zakładu dla bezdomnych chłopców (ul. Flisacka L. 25) przyjęto:

w r. 1924 — 24 chłopców
» » 1925 — 26 »
» » 1926 — 35 »

Ilość chłopców w tym Zakładzie jest ograniczoną pojemnością budynku, w którym do r. 1924 mogło się pomieścić z trudem najwyżej 65 chłopców. Dopiero gdy w r. 1924 rozszerzono nieco Zakład przez postawienie prymitywnego budynku murowanego I. piętrowego, w którym mieszczą się 2 sypialnie, uczelnia, będąca równocześnie salą teatralną oraz jadalnią i łazienka, liczba chłopców mogła być podwyższona do 90.

W Zakładzie dla chłopców prowadzi się trzy warsztaty: szewski, krawiecki i introligatorski. Poważna ilość wychowanków powyższych warsztatów wyzwala się każdego roku na czeladników.

Do Miejskiego Zakładu dla bezdomnych dziewcząt (ul. Józefińska L. 37) przyjęto:

w r. 1924 — 19 dziewcząt
» » 1925 — 20 »
» » 1926 — 8 »

Ilość miejsc dla dziewcząt w tym Zakładzie jest również ograniczoną pojemnością Zakładu do liczby 60.

W Zakładzie uczą się dziewczęta trykotarstwa, wyrobu kilimów, szycia bielizny, prania, prasowania i gotowania.

Nie mogąc dla braku miejsca wszystkich sierot potrzebujących opieki zakładowej pomieścić we własnych zakładach, gdyż posiadają one łącznie zaledwie 300 miejsc umieszcza gmina sieroty w prywatnych Zakładach, istniejących w Krakowie i poza Krakowem.

Zakłady te posiadają budynki, w wielu wypadkach nawet budynki wspaniałe, (Zakład Helclów, Lubomirskich, Zakład w Łagiewnikach), lecz nie posiadają odpowiedniego dochodu, by mogącą się w nich pomieścić ilość wychowanków wyżywić i utrzymać. To też gmina korzysta z tych zakładów, umieszczając tam sieroty za ugodzonem wynagrodzeniem.

I tak zawarła Gmina umowy co do umieszczenia sierót: z Zakładem wychowawczym im. Ks. Siemaszki, z Zakładami SS. Miłosierdzia »Dom Pracy«, SS. Miłosierdzia Dz. Nowa Wieś, z Zakładem »Rodziny Sierocej«, z Zakładem w Pawlikowicach, z Zakładem w Łagiewnikach, z Zakładem św. Józefa, z Zakładem sierót izraelickich, ze Żłóbkiem im. Dzieciątka Jezus itd.

W Zakładach wychowawczych prywatnych wychowywało się kosztem Gminy:

w r. 1924 — 192 dzieci
» » 1925 — 274 »
» » 1926 — 331 »

W tym stanie rzeczy liczba dzieci wychowywanych w zakładach prywatnych jest obecnie większa od liczby dzieci mogących znaleść pomieszczenie w miejskich Zakładach wychowawczych.

Opiekę nad starcami i kalekami wykonuje Gmina, utrzymując tychże w Miejskim Domu starców (ul. Lubicz L. 25 i ul. Radziwiłłowska L. 2), w Zakładzie im. Helclów i w Domu staruszek i kalek na Blichu.

Pojemność obu budynków Miejskiego Domu starców obliczona na najwyżej 200 starców. Ilość ta jest od kilku lat stale przekroczona. Dom Starców mieści obecnie 315 osób i cyfry tej nie można zredukować z powodu wzrastającego zapotrzebowania.

Małą poprawę przyniosła w tym względzie umowa Gminy z Zakładem im. Helclów, na podstawie której 40—50 starców umieszczono na koszt Gminy w tym Zakładzie, ani umowa z Zakładem staruszek i kalek na Blichu, który przyjął 6 staruszek.

Ten smutny stan powoduje to, że starcy i kaleki, dla których niema pomieszczenia w zakładzie, żebrzą po ulicach miasta i oni to razem z żebrakami odpustowymi i jarmarcznymi przychodzą z poza Krakowa nadają Krakowowi charakter miasta żebraczego. Nawet największa energja władz bezpieczeństwa w usuwaniu żebraków z ulic nie dużo pomóc może, gdyż o ile żebrak-kaleka jest krakowski (mieszka w Krakowie przez jeden rok), jedynie umieszczenie go w Zakładzie zamkniętym może jego włóczędze po mieście i żebractwu kres położyć.

Bezdomnych pomieszcza gmina w dwóch Schroniskach, osobno mężczyzn (ul. Krakowska 43), osobno kobiety, (ul. Krakowska 47 i 53).

Ze Schroniska dla mężczyzn korzysta przeciętnie dziennie w zimie 336, w lecie 142 mężczyzn, ze Schroniska dla kobiet w zimie 154, w lecie 90 kobiet.

Budynki Schroniska dla bezdomnych mężczyzn są ruderą przeznaczoną na zburzenie, mieszczą się na gruncie dawno sprzedanym izraelickiej gminie wyznaniowej.

Schronisko dla kobiet mieści się w kilku budynkach murowanych i w barakach. Budynki murowane wymagają rozszerzenia, baraki kwalifikują się do zburzenia.

Jak powyższe daty wykazują, opłakany stan pomieszczeń miejskich zakładów opiekuńczych minimalna ich pojemność z jednej strony, a konieczność wykonywania nałożonych na gminę obowiązków z ustawy o opiece społecznej wynikających, stawiają gminę w położeniu, z którego wyjściem jest tylko rozbudowa tych zakładów.

Minimalny program rozbudowy miejskich zakładów opiekuńczych obejmuje:

1. Rozszerzenie Żłóbka miejskiego przez postawienie co najmniej II. piętrowego budynku przy ul. Polnej L. 7.

2. Rozszerzenie Miejskiego Zakładu chłopców przez postawienie frontowego III. piętrowego budynku przy ul. Flisackiej L. 25.

3. Nadbudowę II. piętra na budynku frontowym i I. piętra na oficynie w Miejskim Zakładzie dla dziewcząt przy ul. Józefińskiej L. 37.

4. Przeniesienie Miejskiego Domu starców z ul. Lubicz L. 25 poza miasto. Jest to tem łatwiejszem do wykonania, że grunt, na którym stoją budynki Miejskiego Domu starców i zabudowania Ogrodnictwa miejskiego (w obszarze kilku morgów) oddany gminie w r. 1873 przez śp. Kamilę Bystrzonowską na zupełną i nieograniczoną własność, może być rozparcelowany, sprzedany, a kwota ze sprzedaży uzyskana obrócona na zakupno parceli poza miastem i postawienie na niej budynków celowych na pomieszczenie Miejskiego Domu starców.

5. Wybudowanie nowego Schroniska dla bezdomnych mężczyzn w jednej z dzielnic do miasta przyłączonych.

6. Rozszerzenie Miejskiego Schroniska dla bezdomnych kobiet przez postawienie II. piętrowego budynku przy ul. Krakowskiej L. 47.

Do tego programu rozbudowy należy dołączyć jeszcze budowę ochronek dla małych dzieci w Dz. V., XIII., XIV., XVI., XXII, budowę przynajmniej jednego żłóbka dziennego z poradnią dla matek, a nadto budowę aresztów miejskich.

Zrealizowanie tego planu, wymagającego około 1 miljona złotych, zawisłem jest jednak od uzyskania pożyczki inwestycyjnej.

Budowa zakładów przymusowej pracy dla włóczęgów i osób czujących wstręt do pracy, budowa zakładów dla chcących pracować, a nie mogących znaleść pracy, budowa domów poprawy dla nieletnich chłopców i dziewcząt przekracza możność finansową gminy. Zakłady te winny powstać z inicjatywy i kosztem Wojewódzkiego Związku komunalnego, dla całego okręgu wojewódzkiego.

CZĘŚĆ URZĘDOWA.

OBWIESZCZENIA I ROZPORZĄDZENIA.

L. 7564/27 Kraków, dnia 3 czerwca 1927 r.
VII.

Kąpiele w Wiśle.

OBWIESZCZENIE.

Niniejszem podaje się do publicznej wiadomości, że Magistrat oznaczył następujące miejsca do kąpieli, względnie pławienia i pojenia koni w Wiśle na rok 1927. Mianowicie:

A. Do kąpieli dla mężczyzn:

a) po prawym brzegu Wisły: 1) od km. 74-74·3 tj. od wapiennika miejskiego w Dz. XI. do 2-go przepustu w obwałowaniu Wisły (dla wojska), 2) od km. 74·3-74·6, 3) od km. 75·1-75·3, 4) poniżej mostu kolejowego obok stacji Podgórze-Wisła (km. 79·6);

b) po lewym brzegu Wisły: 5) poniżej skały Zwierzynieckiej do ujścia Rudawy;

B. Do kąpieli dla kobiet i dzieci:

a) po prawym brzegu Wisły: 1) poniżej mostu dębnickiego pod dawną willą Rożnowskich aż do wylotu ujścia z przelewu burzowego, 2) na Rudawie: przy moście ukośnym w przedłużeniu ulicy Wolskiej 100 m. powyżej i poniżej mostu;

C. Do pławienia i pojenia koni:

a) po prawym brzegu Wisły: 1) naprzeciw garbarni w Ludwinowie.

b) po lewym brzegu Wisły: 2) przy folwarku PP. Norbertanek (zjazd z ulicy Ks. Józefa przy warsztacie mechanicznym p. Barana), 3) przy wylocie ulicy Dojazdowej poniżej lewej rampy.

We wszystkich innych miejscach wyżej nie wymienionych kąpać się ani też poić koni nie wolno.

Miejsca przeznaczone na kąpiel i pojenie koni oznaczono stosownymi napisami za pomocą tablic ustawionych nad brzegami Wisły.

Kąpiel dozwolona jest przy stanie wody 2·00 m poniżej 0 na wodowskazie umieszczonym przy starym drewnianym moście jedynie w czasie od godziny 7 rano do godziny 9 wieczorem.

Zakazuje kąpania się:

a) dzieciom i niedorostkom bez nadzoru i opieki oraz bez należytego ubrania kąpielowego,

b) zbliżania się i kąpania mężczyznom w miejscach na kąpiel dla kobiet przeznacznych,

c) wpływania na łodziach pomiędzy kąpiących się,

d) wdrapywania się na mury bulwarowe Wisły, chodzenia po szkarpach Wisły i Rudawy i ich niszczenia, zanieczyszczania brzegów tych rzek oraz wrzucania do Wisły i Rudawy kamieni, względnie usuwania kamieni, stanowiących opaski Wisły dla jej regulacji,

e) czerpania w miejscach do kąpieli przeznaczonych piasku i pogłębiania w ten sposób dna rzeki.

Nad przestrzeganiem przepisów tego obwieszczenia czuwać będą organa miejskie, tj. straż bezpieczeństwa zorganizowana z personalu miejskiej Straży pożarnej oraz organa Policji.

Do zarządzeń tych organów kąpiący mają się ściśle stosować.

Przekraczający przepisy niniejszego obwieszczenia karani będą, o ile przekroczenia nie podpadają pod postanowienia powszechnej ustawy karnej, po myśli § 60 ustęp 30 statutu dla miasta Krakowa z dnia 6 października 1901 Dz. u. i rozp. kraj. Nr. 108, względnie rozporządzenia z dnia 20 kwietnia 1854 Dz. u. p. Nr. 96 przy zastosowaniu rozprządzenia Rady Ministrów z dnia 21-go stycznia 1924 Dz. u. Rzp. Nr. 9, poz. 89, grzywnami do 200 zł., ewentualnie karą aresztu do 20 dni.

Prezydent miasta:
Inż. *Karol Rolle* w. r.

L. 3656/1927
M. U. P.

Kraków, dnia 10 czerwca 1927.

Nowy Statut podatku towarowego

OBWIESZCZENIE.

Magistrat podaje niniejszem do publicznej wiadomości, że Ministerstwo Spraw Wewnętrznych w porozumieniu z Ministerstwem Skarbu na podstawie art. 1, 12 i 36 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 r. Nr. 94 Dz. U. Rz P. poz. 747 rozporządzeniem z dnia 18 maja 1927 Nr. S. F. 2878 zatwierdziło nowy Statut o podatku od towarów, przywożonych drogami żelaznemi lub wodnemi, uchwalony na posiedzeniu Rady m. w dniu 10-go marca 1927, w następującej osnowie:

Przedmiot podatku.

§ 1. Na mocy art. 12 ustawy z 11 sierpnia 1923 Nr. 94 Dz. U. Rz. P. poz. 747 o tymczasowem uregulowaniu finansów komunalnych przysługuje gminie miasta Krakowa prawo poboru podatku od towarów, przywożonych do miasta kolejami i drogą wodną, a nie podlegających państwowym podatkom od spożycia, zużycia, względnie produkcji i nie stanowiących monopolu państwowego.

§ 2. Od podatku towarowego wolne są ładunki, stanowiące własność Państwa lub samorządu terytorjalnego, oraz artykuły, przeznaczone do odbudowy zabudowań mieszkalnych i gospodarczych, zniszczonych wojną — tudzież ładunki, przewożone przez stację »transito«, wreszcie przesyłki bagażowe i pocztowe.

Nadto w myśl art. 26 ustawy z dnia 29 kwietnia 1925 Nr. 51 Dz. U. Rz. P. poz. 346 o rozbudowie miast wolne są podstawowe materjały budowlane: drzewo, cegła, dachówka, wapno, cement, żwir, piasek, żelazo, kamień i szkło.

Wysokość podatku.

§ 3. Od towarów, przywożonych z odległości do 50 km. podatek towarowy wynosi połowę należytości kolejowej za 5 km., a mianowicie:

1) Przesyłki pospieszne:

drobne (niżej 5.000 kg.)	38 gr.	za 100 kg.
półwagonowe (5.000 kg. i więcej)	35 „	„ „ „
całowagonowe (10.000 kg. i więcej)	33 „	„ „ „
„ (15.000 kg. „)	30 „	„ „ „

2) Przesyłki zwyczajne:

a) drobne

I. klasa	28 gr.	za 100 kg.
II. „	21 „	„ „ „
III. „	21 „	„ „ „

b) pół i całowagonowe:

klasa	półwag.	całowag. 10.000 kg.	całowag. 15.000 kg.	za 100 kg.
III.	21 gr.	20 gr.	20 gr.	za 100 kg.
IV.	20 „	19 „	19 „	„ „ „
V.	19 „	16 „	13 „	„ „ „
VI.	13 „	13 „	13 „	„ „ „
VII.	13 „	12 „	12 „	„ „ „
VIII.	12 „	12 „	12 „	„ „ „
IX.	12 „	11 „	11 „	„ „ „

3) Przesyłki, podlegające taryfie wyjątkowej:

klasa A.	12 gr.	za 100 kg.
„ B.	12 „	„ „ „
„ C.	12 „	„ „ „
„ E.	11 „	„ „ „
„ F.	11 „	„ „ „
„ G. (10.000 kg.) . .	11 „	„ „ „
„ G. (15.000 kg.) . .	9 „	„ „ „

§ 4. Podatkowi, oznaczonemu w § 3 podlegają towary, niżej wymienione, choćby pochodziły z większej odległości niż 50 km., a mianowicie:

1) drzewo celulozowe i osikowe, 2) drzewo opałowe, 3) jaja, 4) minerały surowe i zgrubsza obrobione, 5) karpina, 6) kasza krajowa i otręby, 7) kości surowe, 8) kwas siarkowy i solny i sól glauberska, 9) masa drzewna i celuloza, 10) masa kamienna, 11) melasa, 12) mleko i jego przetwory (nabiał), 13) nawozy sztuczne i naturalne oraz fosforyty, 14) odpadki skór i obrzynki do 4 cm. szerokości, 15) papa dachowa, 16) pasza, trawa, siano, słoma, plewy, 17) glina, 18) rudy, żużle, szlaka, wypałki pirytowe, 19) smoła węglowa surowa i preparowana oraz gudron, 20) szkło tłuczone, 21) szmelc, 22) szmaty, 23) wapień, dolomit palone, 24) zboże w ziarnie, mąka zbożowa, chleb i suchary z chleba,

25) ziemniaki świeże, jarzyny, warzywa, buraki cukrowe, oraz wytłoki buraczane, 26) zwierzęta domowe, żywe, 27) żelazo i stal surowa (surówka, blacha do krycia dachów).

§ 5. Podatek od towarów, pochodzących z większej odległości niż 50 km., a nie wymienionych w § 4. równa się kolejowej opłacie przewozowej za 30 km., a mianowicie:

1) Przesyłki pospieszne:

drobne (niżej 5.000 kg.) . . .	197	gr. za 100 kg.
półwag. (5.000 kg. i więcej . .	180	„ „ „ „
całowag. (10.000 kg. i więcej) . .	164	„ „ „ „
„ (15.000 kg. „ . .	147	„ „ „ „

2) Przesyłki zwyczajne:

a) drobne

I. klasa	130	gr. za 100 kg.
II. „	102	„ „ „ „
III. „	93	„ „ „ „

b) półwagonowe i całowagonowe:

klasa	półwag.	całowag. 10.000 kg.	całowag. 15.000 kg.	za 100 kg.
III.	93 gr.	89 gr.	84 gr.	za 100 kg.
IV.	84 „	80 „	75 „	„ „ „
V.	75 „	64 „	53 „	„ „ „
VI.	53 „	50 „	47 „	„ „ „
VII.	47 „	43 „	40 „	„ „ „
VIII.	40 „	37 „	35 „	„ „ „
IX.	35 „	34 „	32 „	„ „ „

3) Przesyłki, podlegające taryfie wyjątkowej:

klasa A.	38	gr. za 100 kg.
„ B.	38	„ „ „ „
„ C.	35	„ „ „ „
„ E.	34	„ „ „ „
„ F.	31	„ „ „ „
„ G. (10.000 kg.) . .	31	„ „ „ „
„ G. (15.000 kg.) . .	26	„ „ „ „

§ 6. Od koni i bydła rogatego rosłego, przysyłanych na sztuki, od których opłatę kolejową oblicza się według sztuk, a nie według wagi, podatek towarowy wynosi po 2 zł. od sztuki, od innych zwierząt po 50 gr. od sztuki.

Od zwierząt, przesyłanych wagonowo z odległości do 50 km. podatek towarowy wynosi:

klasa A.	993	gr. za wagon
„ B.	1005	„ „ „
„ C.	1020	„ „ „
„ D.	1032	„ „ „

Od zwierząt, przesyłanych wagonowo z odległości większej niż 50 km. podatek towarowy wynosi:

klasa A.	3910	gr. za wagon
„ B.	4060	„ „ „
„ C.	4240	„ „ „
„ D.	4390	„ „ „

§ 7. Od przesyłek pospiesznych wymienionych niżej towarów, nie przenoszących 1000 kg. pobiera się podatek towarowy, jak od przesyłek zwyczajnych, drobnych, według klasy I. Do tych towarów należą:

a) chleb, oprócz sucharów (z grupy 116),
b) drożdże suche i płynne (grupa 21),
c) grzyby świeże (z grupy 119).
d) jarzyny, warzywa i włoszczyzna świeże (z grupy 6),
e) lód (z grupy 57),
f) mięso świeże, drób bity, bite zwierzęta domowe i zwierzyna (z grupy 31),
g) nasiona siewne zbóż i traw pastewnych (z grup 1 i 2) w workach plombowanych, za świadectwami Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych, Towarzystw Rolniczych w Warszawie, Krakowie i Wilnie, Towarzystwa Gospodarczego we Lwowie, oraz Izb Rolniczych, przy przesyłkach nasion siewnych waga maksymalna 1000 kg. może być przekroczona o 2% na tarę przesyłki;
h) nasiona ogrodowe i warzywne, oraz nasiona drzew owocowych i leśnych (grupa 8) w workach plombowanych za świadectwami Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych, Towarzystw Rolniczych i t. d. (jak wyżej w p. g);
i) owoce i jagody świeże (z grupy 7 poz. a i f);
j) rośliny żywe jak: drzewka owocowe i leśne, sadzonki szczepy tych drzew, oraz zrazy do szczepienia, krzewy jagodowe, rozsada kapusty i innych warzyw (z grupy 9);
k) sadzeniaki ziemniaków (z grupy 3) za świadectwami Ministerstwa Rolnictwa i Dóbr Państwowych, Towarzystw Rolniczych i t. d. (jak wyżej w p. g).

Organa poborowe.

§ 8. Poborem podatku od towarów z ramienia Gminy m. Krakowa zajmuje się Miejski Urząd Poboru Opłat i Podatków Pośrednich (Administracja akcyzy), jako odrębny organ dla poboru podatku od towarów i innych opłat ustanowiony.

Osoby obowiązane do płacenia podatku.

§ 9. Każdy, kto wprowadza do Krakowa towary, dowiezione koleją żelazną, winien przed wyprowadzeniem ich z dworca do miasta podać pisemnie lub ustnie dotyczącemu Urzędowi Poborowemu, jakość i wagę towaru, dołączyć list przewozowy, oraz uiścić przepisany podatek, ewentualnie wykazać, że są od podatku wolne.

Właściciele zakładów przemysłowych, połączonych torem przemysłowym winni otrzymane towary zgłosić do opodatkowania w podobny sposób jak wyżej i uiścić podatek przed wprowadzeniem przedmiotów na tor przemysłowy.

Towary, dowożone do Krakowa Wisłą, należy zgłosić ustnie lub pisemnie przy podaniu jakości i wagi, oraz opłacić w odnośnym Urzędzie poborowym przed wyładowaniem na brzeg.

Podstawą do wymiaru opłaty jest w zasadzie waga, podana w liście kolejowym lub liście ładunkowym.

W razie wątpliwości, czy waga podana w liście zgadza się z rzeczywistą wagą towaru, lub w razie braku listu, organa poborowe zarządzą przeważenie.

Przy towarach, przychodzących w opakowaniu, podstawą wymiaru opłaty jest waga brutto tj. z opakowaniem łącznie.

Niezapłacenie w terminie podatku pociąga za sobą doliczenie odsetek i kar za zwłokę, oraz kosztów egze-

kucyjnych, według postanowień ustawy z dnia 15 lipca 1924 Nr. 73 Dz. U. Rz. P. poz. 721.

Przekroczenia i ich karanie.

§ 10. a) Kto w zamiarze uchylenia się od obowiązku płacenia podatku od towarów składa wobec miejskiego organu Miejskiego Urzędu Poboru (Administracji akcyzy) nieprawdziwe lub niezupełne zeznania, albo w tymsamym zamiarze odmawia odpowiedzi na określone pytania, albo usuwa lub ukrywa towary, podlegające podatkowi od towarów, albo towarów takich nie zgłasza do opodatkowania, podlega karze pieniężnej do wysokości 20-krotnej sumy podatku od towarów utraconej lub na utratę narażonej;

b) kara nie uwalnia podatnika od obowiązku zapłacenia podatku od towarów;

c) współwinny podlega karze narówni ze sprawcą;

d) kto wezwany w charakterze świadka, albo znawcy, w zamiarze uwolnienia innej osoby od obowiązku płacenia podatku towarowego wobec miejskiego organu Urzędu Poborowego (Administracji akcyzy) odmawia złożenia zeznania lub składa fałszywe zeznania, podlega karze pieniężnej do wysokości 1037·7 zł.

§ 11. Kary pieniężne za czyny wymienione w § 10 wymierza Miejski Urząd Poboru Opłat i Podatków Pośrednich (Administracja akcyzy).

Jeżeli strona w ciągu 14 dni po doręczeniu zawiadomienia o karze nie zgłosi ustnie lub pisemnie żądania rozpatrzenia sprawy w drodze sądowej, kara ulega wykonaniu. W razie przeciwnym Miejski Urząd Poboru Opłat i Podatków Pośrednich (Administracja akcyzy) winien sprawę skierować do Sądu powiatowego w Krakowie, który wdroży postępowanie karne w myśl ogólnych przepisów.

Kary pieniężne wpływają do Kasy Miejskiego Urzędu Poboru Opłat i Podatków Pośrednich (Administracji akcyzy).

§ 12. Kary pieniężne, wymierzone przez Miejski Urząd Poboru Opłat i Podatków Pośrednich (Administrację akcyzy) zamienia Sąd powiatowy w razie niemożności ściągnięcia na karę pozbawienia wolności na czas do 3 miesięcy.

§ 13. Odwołania w sprawach, niniejszym statutem objętych, wnosić należy w czasie i trybie, przewidzianym w art. 48 ustawy z dnia 11 sierpnia 1923 Nr. 94 Dz. U. Rz. P. poz. 747.

§ 14. Przepisy wykonawcze do niniejszego statutu wyda Miejski Urząd Poboru Opłat i Podatków Pośrednich (Administracja akcyzy).

§ 15. Niniejszy statut wchodzi w życie po zatwierdzeniu go przez Ministra Spraw Wewnętrznych z dniem ogłoszenia go w mieście Krakowie w sposób tu przyjęty.

Na mocy powyższego rozporządzenia Gmina m. Krakowa pobierać będzie podatek towarowy według nowego statutu od dnia 25 czerwca 1927.

Prezydent miasta:
Inż. *Karol Rolle* w. r.

L. 11883/27
VII.

Kraków, dnia 20 czerwca 1927 r.

Zarządzenia w związku z uroczystością sprowadzenia zwłok Słowackiego.

OBWIESZCZENIE.

Na podstawie przepisów § 102 lit. d. Statutu dla miasta Krakowa z dnia 6 października 1901 Dz. ust. i rozp. kraj. Nr. 108, Magistrat wydaje w porozumieniu z Dyrekcją Policji następujące zarządzenia, pozostające w związku z uroczystością sprowadzenia zwłok Juljusza Słowackiego. — Mianowicie:

1. Wstrzymuje się w dniu 27 czerwca 1927 od godziny 12-tej w południe wszelki ruch kołowy w ulicy Lubicz na przestrzeni od ul. Andrzeja Potockiego do ul. Strzeleckiej i odwrotnie, jak niemniej dojazd w ul. Radziwiłłowskiej do ul. Lubicz; ruch kołowy odbywać się może w tym czasie przez ul. Kopernika w stronę ul. Strzeleckiej i odwrotnie.

2. Wstrzymuje się ruch kołowy w ul. Lubicz w dniu 27 czerwca 1927 od godz. 5-tej (17) popołudniu, począwszy od Barbakanu w ul. Basztowej do skrzyżowania ul. Strzeleckiej z ul. Lubicz.

3. Ruch pieszy na dworzec kolejowy w dniu 27-go czerwca 1927 od godziny 5-tej do 11-tej (17 do 23) wieczór odbywać się może jedynie przez ulicę Pawią, bramą podwórza realności przy ul. Pawiej L. 3, ruch pieszy natomiast z dworca odbywać się może w dniu 27 czerwca 1926 od godz. 12 w południe jedynie obok głównego Urzędu pocztowego Nr. 2, dalej wejściem obok dworca zachodniego z wyjściem na ulicę Kurniki.

Wejście w ul. Pawiej i wyjścia z dworca głównego oznaczone będą stosownemi napisami.

4. Stanowiska dorożek konnych i samochodowych przenosi się z pl. Kolejowego od dnia 27 czerwca 1927 od godziny 12-tej w południe na ul. Pawią, Kurniki i Rynek Kleparski od strony ul. św. Filipa.

5. Wstrzymuje się wszelki ruch kołowy łącznie z tramwajowym w dniu 27 czerwca 1927 od godziny 6-tej (18-tej) wieczorem od ulicy Basztowej w stronę ulicy Florjańskiej i Rynku głównego oraz na przestrzeni od pl. Matejki do ul. Andrzeja Potockiego i odwrotnie; ruch kołowy w tym czasie od strony dworca kolejowego odbywać się może jedynie ulicami Kurniki i Ogrodową, do dworca zaś ulicą Pawią.

6. Ruch pieszych dla zwiedzania zwłok złożonych w Barbakanie, odbywać się może w tym dniu od godziny 10-tej 22-giej) wieczór ul. Florjańską od strony Rynku głównego do Barbakanu, z powrotem zaś w stronę ul. Basztowej.

7. Zamyka się dla ruchu pieszego część odcinka plant miejskich od ul. Niecałej do ul. Szpitalnej wzdłuż ul. Pijarskiej aż do Sławkowskiej w dniu 27 czerwca 1927 od godz. 6-tej wieczorem aż do chwili złożenia zwłok w Barbakanie.

8. W dniu 28 czerwca 1927 na czas pochodu zakazany jest wszelki ruch kołowy w ulicach wyznaczonych na pochód, a mianowicie: w ul. Basztowej, Sławkowskiej, Rynku Głównym, św. Anny, Straszewskiego, Podzamcze, w ul. Grodzkiej na odcinku między kościołem św. Idziego, a ulicą Stradom, dalej w ul. Bernardyńskiej i Powiśle.

Nad przestrzeganiem postanowień tego obwieszczenia czuwać będą organa miejskie i Policji Państwowej.

Niestosujący się karani będą, o ile nie ulegną surowszemu ukaraniu, po myśli rozporządzenia Ministerstwa z dnia 30 września 1857 Dz. u. p. Nr. 198, rozporządzenia z dnia 20 kwietnia 1854 Dz. u. p. Nr. 96 przy zastosowaniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 Dz. u. p. Nr. 9 poz. 89 grzywnami do 200 zł., ewentualnie karą aresztu do 14-tu dni.

Prezydent miasta:
Inż. *Karol Rolle* w. r.

L. 16923/27
VII.

OBWIESZCZENIE

Rozporządzeniem z dnia 14 czerwca 1927 r. L. B. P. 7069/27 wydał Pan Wojewoda Krakowski następujące przepisy o używaniu i ochronie ulic oraz o ruchu ulicznym w stoł. król. m. Krakowie.

Przepisy te brzmią:

Województwo L. B. P. 7069/27.
Magistrat L. 16923-VII. 1927.

PRZEPISY.

o używaniu i ochronie ulic oraz o ruchu ulicznym w stoł. król. mieście Krakowie.

Na podstawie przepisów Art. 3 ustawy z dnia 7 października 1921 Dz. ust. Rzp. Nr. 89 poz. 656 oraz przepisów § 3 rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 Dz. ust. Rzp. Nr. 61 poz. 611, wydaję na wniosek Rady miejskiej uchwalony w dniu 12 maja 1927 r. następujące przepisy, dotyczące ruchu ulicznego, używania i ochrony ulic w mieście Krakowie.

CZĘŚĆ OGÓLNA.

ROZDZIAŁ I.

Postanowienia ogólne.

§ 1. Zastosowanie przepisów.

Przepisy niniejsze mają zastosowanie do wszelkich ulic, położonych na obszarze Gminy m. Krakowa bez względu na to czyją one są własnością, w czyjim znajdują się zarządzie lub przez kogo są utrzymywane.

§ 2. Określenie pojęcia ulicy.

Przez ulicę w znaczeniu niniejszych Przepisów należy rozumieć wszelkie urządzenia przeznaczone dla komunikacji, jak drogi, place, mosty, deptaki, ścieżki w plantacjach i w ogrodach publicznych, tory dla rowerzystów lub jazdy wierzchem, służące dla ruchu publicznego.

Pojęcie ulicy obejmuje jezdnię i chodniki oraz wszelkie budowle i urządzenia nadziemne, jakoteż podziemne, związane z istnieniem i przeznaczeniem ulicy, jak np. ścieżki, krawężniki, poręcze, przepusty, szkarpy, rowy, uzbrojenia przewodów kanałowych, wodociągowych, gazowych i elektrycznych, latarnie, drzewa, skwery, pomniki, tablice ostrzegawcze i informacyjne itp. przedmioty i urządzenia, które stanowią przynależność ulicy.

§ 3. Policja drogowa.

Ochronę ulic oraz nadzór policyjny nad utrzymaniem i używaniem ulic wykonuje Magistrat na podstawie obowiązujących przepisów.

Powyższą policję drogową sprawuje Magistrat przez zaprzysiężone organa miejskie, zaopatrzone w odpowiednie odznaki służbowe oraz przez organa Policji Państwowej.

§ 4. Szczegółowe rozporządzenia.

Magistrat miasta Krakowa jest uprawniony wydawać w granicach niniejszych Przepisów szczegółowe rozporządzenia.

Rozporządzenia te, o ile dotyczyć mają bezpieczeństwa ruchu, jest Magistrat obowiązany wydawać w porozumieniu z Dyrekcją Policji. Dotyczy to również zezwoleń i zarządzeń, związanych z bezpieczeństwem publicznem, a wydawanych przez Magistrat na podstawie niniejszych przepisów.

§ 5. Przestrzeganie przepisów.

Każdy obowiązany jest przestrzegać przepisów niniejszego rozporządzenia oraz wszelkich innych postanowień, dotyczących używania i ochrony ulic.

ROZDZIAŁ II.

Używanie i ochrona ulic.

§ 6. Przeznaczenie ulicy.

Ulice przeznaczone są dla ruchu pieszego i kołowego, jazdy wierzchem oraz pędzenia i prowadzenia zwierząt.

Używanie ulicy w innym celu np. na wykonywanie handlu, przemysłu itp. może być wyjątkowo czasowo dopuszczone, wymaga jednak osobnego, pisemnego zezwolenia Magistratu.

Urządzanie targów publicznych na placach na ten cel przeznaczonych unormowane jest osobnymi przepisami.

§ 7. Wykonywanie urządzeń i prowadzenie robót na ulicach.

Na wykonywanie jakichkolwiek urządzeń lub prowadzenie robót na ulicach, ponad ulicami lub pod ich powierzchnią potrzeba osobnego pisemnego zezwolenia Magistratu, bez względu na to przez kogo urządzenia te lub roboty są wykonywane.

W zezwoleniu tem określi Magistrat warunki, pod którymi zezwolenia tego udzielono. Przy wydawaniu zezwoleń należy mieć na względzie bezpieczeństwo publiczne i swobodę komunikacji.

Wszelkie urządzenia wykonane na ulicach nie pociągają za sobą po myśli przepisów Art. 9 ustęp 5 ustawy z dnia 7 października 1921 Dz. ust. Rzp. Nr. 89 poz. 656 poza granicami udzielonego zezwolenia i uprawnień koncesji żadnych stałych służebności, zasiedzeń (przedawnień) lub jakichkolwiek obciążeń ulic. Udzielania i odwoływania powyższego zezwolenia dokonywa się w drodze administracyjnej.

§ 8. Opłaty za urządzenia wykonane na ulicach.

Gmina miasta Krakowa pobierać będzie opłaty za wykonanie lub zaprowadzenie jakichkolwiekbądź urządzeń na ulicach, będących własnością Gminy, ponad niemi, albo pod ich powierzchnią. Wysokość tej opłaty

oznacza Magistrat. Wymierzanie i ściąganie powyższych opłat przeprowadza się w drodze administracyjnej.

Państwowym Zarządom telegrafów i telefonów służy prawo przeprowadzania wzdłuż ulic przewodów napowietrznych lub podziemnych bez żadnej za to zapłaty.

Zarządy te jednak, jak i również zakłady elektryczne, działające na mocy uprawnień i zakłady elektryczne państwowe, którym przysługuje na zasadzie przepisów Art. 8 ustawy elektrycznej z dnia 21 maja 1922 Dz. ust. Rzp. Nr. 34 poz. 277 prawo korzystania z ulic, muszą na rozpoczęcie robót na ulicach uzyskać zezwolenie Magistratu jako władzy administracyjnej i przy prowadzeniu tych robót przestrzegać zastrzeżeń określonych w zezwoleniu.

§ 9. Bezpieczeństwo i swoboda komunikacji w czasie prowadzenia robót.

Roboty na ulicach lub w sąsiedztwie ulic należy tak prowadzić, aby bezpieczeństwo publiczne i dostateczna swoboda wszelkiej komunikacji były utrzymane.

W przypadkach, gdy z powodu prowadzenia tych robót nie można zapewnić dostatecznych warunków bezpieczeństwa i swobody komunikacji, należy zamknąć ulicę dla ruchu. Ulicę dla ruchu zamknąć można tylko za zezwoleniem Magistratu, wydanem w drodze osobnego zarządzenia.

Urządzenia wykonane na ulicy należy przeprowadzić i utrzymywać w należytym stanie tak, by bezpieczeństwo publiczne i swoboda komunikacji były trwale utrzymane.

§ 10. Ponoszenie kosztów utrzymania bezpieczeństwa i swobody komunikacji wskutek prowadzenia robót.

Koszty związane z utrzymaniem bezpieczeństwa publicznego i zapewnienia swobody komunikacji podczas wykonywania robót, jakoteż koszty utrzymania w należytym stanie urządzeń wykonywanych na ulicach, są obowiązani ponosić prowadzący roboty lub właściciele urządzeń.

W przypadkach zaniedbania obowiązków wynikających z przepisów § 9 i niniejszego, Magistrat wykona potrzebne roboty z urzędu na koszt i niebezpieczeństwo obowiązanych.

§ 11. Rozebranie i doprowadzenie nawierzchni ulicznej do pierwotnego stanu.

Przy wykonywaniu na ulicach robót, wymagających naruszenia nawierzchni drogowej, tj. chodników, krawężników i jezdni, wszelkie prace około rozebrania i doprowadzenia nawierzchni do pierwotnego stanu mogą wykonywać tylko miejskie organa drogowe, względnie inne zakłady miejskie pod nadzorem organów drogowych.

Koszty związane z robotami około nawierzchni drogowej obowiązani są zwrócić Gminie w pełnej wysokości ci, którzy wykonanie tych robót spowodowali lub w interesie których je przeprowadzono.

Magistrat może żądać złożenia z góry odpowiedniej kwoty tytułem zaliczki na koszty roboty, którą się ma przeprowadzić.

§ 12. Przeszkody ruchu i zamknięcia ulic oraz znaki ostrzegawcze.

Przeszkody ruchu i zamknięcia ulic dla komunikacji mają być odpowiednio oznaczone przez ustawienie stosownych znaków ostrzegawczych, zapór, napisów itp. Zapory ustawiane przy przeszkodach w ruchu lub zamknięciu ulic należy z chwilą zmierzchu aż do rana dnia następnego oświetlać z daleka widocznem czerwonem światłem.

W razie nagłego powstania przeszkody dla ruchu publicznego, obowiązany jest stróż najbliższej realności, a w braku stróża właściciel realności, względnie zarządca lub dzierżawca dotyczące miejsce na ulicy doraźnie zabezpieczyć i donieść o tem natychmiast Magistratowi lub Policji.

Niszczenie, uszkadzanie, usuwanie, przesuwanie lub zastawianie powyższych znaków ostrzegawczych jest wzbronione.

§ 13. Uszkadzanie ulic i ich przynależności.

Ulice i ich przynależności należy ochraniać przed wszelkiem rozmyślnem albo z niedbalstwa pochodzącem uszkodzeniem lub zniszczeniem.

Zakazane są czyny i zaniedbania, mające na celu lub mogące spowodować uszkodzenie jezdni, chodników, krawężników, ścieków i urządzeń kanałowych, latarni ulicznych, drzew przydrożnych i ich ogrodzeń, poręczy, tablic ostrzegawczych i informacyjnych, mostów i t. p.

§ 14. Niszczenie jezdni.

W szczególności wzbronione jest uszkadzanie jezdni przez używanie nieodpowiednich kół przy wszelkiego rodzaju pojazdach, włóczenie jakichkolwiek przedmiotów, mogących niszczyć nawierzchnię, zrzucanie ciężarów, pozostawianie lub wyrzucanie przedmiotów, mogących uszkodzić lub wpłynąć ujemnie na stan jezdni albo też mogących skaleczyć nogi ludzi i zwierząt oraz rwać obręcze gumowe kół, jak gruz, gwoździe, druty, ułamki metali, szkło itp.

Drzewa, belki, żelazne szyny, trawersy itp. należy składać ostrożnie (nie zrzucać) na podkład z progów drewnianych.

§ 15. Niszczenie chodników.

Nie wolno również niszczyć chodników przez używanie do czyszczenia nieodpowiednich narzędzi jak siekier żelaznych, drągów, rydli, przez zrzucanie ciężarów, włóczenie, zrzucanie lub pozostawianie na chodnikach przedmiotów, mogących uszkodzić lub ujemnie wpłynąć na stan chodników itp.

W razie konieczności wjechania lub wyjechania z realności albo przeprowadzenia ciężarów w poprzek chodnika betonowego lub asfaltowego, należy tam, gdzie niema urządzonego przejazdu nakryć chodnik deskami.

§ 16. Niszczenie innych urządzeń ulicznych.

Należy również ochraniać przed zniszczeniem lub uszkodzeniem wszystkie inne urządzenia ulic.

W szczególności zakazane jest zatykać i uszkadzać ścieki, kratki ściekowe, wrzucać do kanału jakiekolwiekbądź przedmioty stałe, uszkadzać latarnie uliczne przez opieranie na nich ciężarów, rozbijać szyby lamp i palni-

ków, uszkadzać lub osłabiać poręcze przez stawanie, siadanie lub chodzenie po nich oraz przez ich wyginanie i wyrzynanie, niszczyć kosze na odpadki, ławki itp.

W czasie ulew deszczowych stróże domowi, a tam gdzie niema stróża właściciele realności (zarządcy lub dzierżawcy), obowiązani są zwracać uwagę na dobre działanie wodościeków ulicznych, znajdujących się przed dotyczącą realnością i w przypadkach zatkania górnej kratki ściekowej usunąć nieczystości z tej kratki tak, by woda mogła swobodnie wpływać do kanału.

§ 17. Ochrona drzew, kwiatów, skwerów ulicznych i t. p.

Drzewa i trawniki utrzymywane wzdłuż ulic, krzewy, rośliny i kwiaty na skwerach ulicznych, plantacje uliczne należy otaczać opieką i chronić przed wszelkiego rodzaju uszkodzeniem.

Niedozwolone jest wyrywanie sadzonek, palików, obdzieranie kory, ścinanie i łamanie gałęzi, strącanie lub zrywanie owoców, deptanie i niszczenie, zaśmiecanie lub zanieczyszczanie trawników i skwerów, zrywanie roślin lub kwiatów, niszczenie ogrodzeń, ławek, puszczanie psów na trawniki i skwery i t. p.

§ 18. Ochrona mostów.

Mosty należy ochraniać przed wszelkiem uszkodzeniem lub zniszczeniem.

W szczególności wzbronione jest:

1) palić cygara i tytoń na mostach o konstrukcji drewnianej lub mieszanej żelazno-drewnianej;

2) zakładać otwarte ogniska w odległości mniejszej niż 150 m od takich mostów;

3) przechodzić lub przejeżdżać z ogniem po mostach o drewnianych podkładach;

4) rozniecać ogień, urządzać popasy i noclegi pod wszelkiego rodzaju mostami.

Ponadto należy przy korzystaniu z mostów przestrzegać przepisów zawartych w tablicach ostrzegawczych, umieszczonych obok mostów.

§ 19. Zanieczyszczanie i zaśmiecanie ulic. Przedmioty budzące wstręt.

Wzbronione jest w jakikolwiekbądź sposób zanieczyszczać i zaśmiecać ulice.

W szczególności nie wolno załatwiać potrzeb naturalnych na ulicy, wyrzucać lub rozsypywać ziemi, błota, nawozu, śmieci, papierów, odpadków, miału węglowego, pozostawiać padłe zwierzęta, wylewać nieczystości, spluwać na chodniki itp.

Zakazane również jest przenosić lub przewozić przez ulice bez przykrycia albo wystawiać wzdłuż lub obok ulic przedmioty, mogące płoszyć zwierzęta pociągowe, względnie wywoływać u ludzi przestrach lub obrzydzenie.

Osoby winne zanieczyszczenia ulicy obowiązane są ulicę należycie oczyścić.

W razie zaniedbania tego obowiązku, oczyszczenie ulicy należy przeprowadzić z urzędu na koszt winnego.

§ 20. Odprowadzanie na ulice wód użytkowych.

W ulicach, gdzie urządzona jest kanalizacja uliczna, nie wolno jest wypuszczać na ulice wód opadowych, gospodarczych itp.

Odprowadzanie na ulice wód z nieczystościami kloacznemi oraz odpływów z urządzeń fabrycznych jest bezwzględnie wzbronione.

ROZDZIAŁ III.

Ruch uliczny w ogólności.

§ 21. Zachowywanie się na ulicy.

Na ulicach należy się zachowywać tak, aby w niczem nie naruszyć bezpieczeństwa publicznego oraz nie tamować swobodnej komunikacji ulicznej.

Za tamowanie ruchu należy uważać każdą przeszkodę lub utrudnienie komunikacji ulicznej z rozmysłu, braku ostrożności lub niedbalstwa. Do przeszkód w ruchu zalicza się nietylko bezpośrednie tamowanie komunikacji, ale również wykonywanie obok ulicy czynności lub umieszczanie obok niej przedmiotów, które w jakikolwiek sposób utrudnić mogą swobodny ruch na ulicy.

§ 22. Przestrzeganie przepisów kolejowych w miejscach skrzyżowania ulic z kolejami.

W miejscach, gdzie ulice prowadzą w bezpośredniem sąsiedztwie kolei żelaznych oraz w miejscach skrzyżowania ulic z kolejami, które to skrzyżowania odpowiadać mają postanowieniom rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Kolei Żelaznych z dnia 2 lipca 1924 Dz. ust. Rzp. Nr. 65 poz. 641, należy stosować się do przepisów, normujących obowiązki osób w stosunku do kolei.

W szczególności w miejscach tych należy uważać na ruch panujący na kolei i w razie nadjeżdżania pociągu przystanąć w dostatecznej odległości od szyn kolejowych. Podnoszenie zapór, przechodzenie przez nie lub popod nie jest wzbronione.

§ 23. Zwracanie uwagi na przeszkody ruchu i znaki ostrzegawcze.

Korzystający z ulic obowiązani są zwracać uwagę na wszelkie przeszkody w ruchu np. uszkodzenia na jezdni lub chodnikach, sterczące lub leżące przedmioty, nieposypany chodnik w czasie gołoledzi itp. oraz na wszelkie napisy i znaki ostrzegawcze i do ostrzeżeń ściśle się stosować.

§ 24. Ładowanie lub wyładowywanie towarów i t. p.

Ładowanie lub wyładowywanie na ulicy towarów, ciężarów i wszelkich innych przedmiotów należy przeprowadzać szybko i tak, aby ono w niczem nie narażało bezpieczeństwa publicznego, o ile możności nie przeszkadzało ruchowi ulicznemu i jak najmniej zajmowało miejsca na ulicy.

Na ulicach położonych w Dzieln. I., a w innych dzielnicach na tych ulicach, przez które prowadzi tor kolei elektrycznej nie wolno składać na ulicy towarów lub innych przedmiotów, lecz należy je znosić bezpośrednio z wozu do sklepu, magazynu itp.

Wszelkie odpadki i materjał, służący do opakowania, jak słoma, siano, papier, trociny itp. należy bezzwłocznie po załadowaniu lub wyładowaniu usunąć i ulicę

dokładnie oczyścić. Obowiązek ten ciąży na właścicielu towaru, pojazdu i prowadzącym pojazd. W razie zaniedbania tego obowiązku, ulicę ma oczyścić na ich koszt stróż domu, przed którym towar ładowano lub wyładowywano, a w braku stróża organ Zakładu czyszczenia miasta i donieść o tem najbliższemu posterunkowemu policyjnemu, podając imię, nazwisko i adres winnych.

Odnośnie do ulic położonych w Dzieln. I. może Magistrat w drodze osobnego rozporządzenia, wydanego na zasadzie § 4 niniejszych Przepisów oznaczyć godziny, w których dozwolone jest ładowanie lub wyładowywanie towarów, ciężarów itp.

§ 25. Rąbanie i składanie węgla i drzewa opałowego.

Rąbanie i składanie na ulicy drzewa opałowego oraz węgla jest zakazane. Drzewo i węgiel należy znosić z wozu wprost do piwnicy zapomocą szczelnych koszów, putni, worków itp.

Magistrat może odroczyć termin wejścia w życie niniejszego przepisu odnośnie do tych ulic w Dz. IX. do XXII., przez które nie przechodzi tor kolejі elektrycznej i które nie posiadają uporządkowanej nawierzchni.

Odnośnie do oczyszczenia ulicy po dokonanem złożeniu węgla lub drzewa, obowiązują przepisy poprzedniego paragrafu ustęp przedostatni.

§ 26. Składanie materjałów budowlanych.

Składanie materjałów budowlanych na ulicy unormowane jest osobnymi przepisami.

§ 27. Ogólne zakazy.

Wzbronione jest ślizganie się po ulicach w miejscach lodem pokrytych, saneczkowanie, rzucanie śniegiem, gra w piłkę, wszelkiego rodzaju strzelanie z kapsli lub prochem, gonitwy lub bijatyki, urządzanie hałaśliwych zabaw, wskakiwanie lub wyskakiwanie z jadących pojazdów, czepianie się wozów, stawanie na stopniach i otwieranie drzwiczek pojazdów podczas ruchu, toczenie beczek, puszczanie latawców, rzucanie świateł lusterkami lub innymi przedmiotami, odbijającymi słońce albo światło i inne tym podobne czynności, które mogą zagrażać bezpieczeństwu i utrudniać komunikację.

§ 28. Urządzanie popisów, wyścigów, zawodów sportowych itp.

Urządzanie na ulicach wszelkiego rodzaju popisów, zawodów, wyścigów tak pieszych, jak i konnych lub kołowych jest niedozwolone.

Wyjątkowo może Magistrat udzielić zezwolenia na urządzanie zawodów sportowych na ulicach, nie będących jednak głównemi arterjami komunikacyjnemi.

Urządzający zawody sportowe na ulicach lub biorący w nich udział są jednak odpowiedzialni za wszelkie wypadki, spowodowane tymi zawodami i ponoszą wszelkie koszty nadzoru i innych czynności organów urzędowych.

§ 29. Pozostawianie bez nadzoru dzieci lub osób chorych umysłowo.

Nie wolno pozostawiać na ulicy bez opieki dzieci poniżej wieku szkolnego oraz osób chorych, głuchych, ciemnych lub upośledzonych umysłowo.

Ci, którym powierzono nadzór nad tego rodzaju osobami obowiązani są dopilnować, aby one nie uległy nieszczęśliwemu wypadkowi albo go nie spowodowały.

§ 30. Psy na ulicy.

Psy na ulicy w Dz. I. i na ulicach, przez które prowadzi tor tramwajowy oraz na plantacjach miejskich i w ogrodach publicznych należy prowadzić na smyczy nie dłuższej niż 1 metr, przyczem należy strzec, by psy nie zanieczyszczały chodników stałymi odchodami.

§ 31. Przedmioty i zwierzęta pozostawione na ulicy.

Wszelkie zwierzęta, pojazdy albo jakiekolwiek inne przedmioty pozostawione na ulicy bez nadzoru w miejscach zakazanych lub wbrew obowiązującym przepisom, będą przez organa urzędowe zabierane z ulicy, odstawiane do miejskiego zakładu przytrzymania i wydawane właścicielom na warunkach ustalonych osobnymi przepisami.

§ 32. Ruch prawą stroną — pierwszeństwo ruchu.

Cały ruch uliczny tak na jezdni, jak i na chodniku odbywać się ma wyłącznie po prawej stronie ulicy.

Pierwszeństwo drogi mają policja, straż ogniowa, pogotowie ratunkowe, wojsko, orszaki pogrzebowe, procesje i inne pochody, o ile nie są przez władze zakazane.

Policja, straż pożarna, wojsko i pogotowie ratunkowe mogą nadto, gdy spieszą do wypadku nie stosować się do postanowień niniejszych Przepisów.

Wozy Zakładu czyszczenia miasta w czasie gdy zajęte są przy czyszczeniu ulic lub przy odwozie popiołu i śmieci domowych, mogą nie przestrzegać przepisów o ruchu prawą stroną, o ile nie zagraża to bezpieczeństwu publicznemu.

§ 33. Organa kierujące ruchem.

Ruchem ulicznym kierują, ruch ten regulują i nad nim czuwają organa Policji Państwowej i służby drogowej.

Wszystkie osoby znajdujące się na ulicach są obowiązane stosować się do zarządzeń i wskazówek powyższych organów, przestrzegać znaków i napisów, regulujących ruch oraz na każde wezwanie tych organów natychmiast się zatrzymać, wylegitymować i udzielić wszelkich żądanych wyjaśnień.

CZĘŚĆ SZCZEGÓŁOWA.

ROZDZIAŁ IV.

Ruch pieszy.

§ 34. Chodniki.

Ruch pieszy ma się odbywać chodnikami, tj. częścią ulicy wyłącznie na ten cel przeznaczoną (chodniki ułożone wzdłuż ulic, deptaki, ścieżki itp.).

W przypadkach gdy niema chodnika, ruch pieszy odbywać się ma na poboczach drogi, a w braku tychże jezdnią, jednak najdalej od środka drogi.

§ 35. Ruch prawą stroną chodników.

Chodzić należy prawą stroną chodnika, wymijać na prawo, wyprzedzać na lewo.

W ulicach wąskich lub w ulicach posiadających wąskie chodniki, tudzież na mostach, należy iść chodnikiem położonym po prawej stronie jezdni.

§ 36. Tamowanie ruchu pieszego.

Wszelkie tamowanie ruchu pieszego na chodnikach jest niedozwolone.

W szczególności zakazane jest zatrzymywanie się na chodniku bez potrzeby.

Osoby, oczekujące na tramwaj, autobus, omnibus, stać mają na chodniku tuż przy przystanku lub na miejscu na ten cel przeznaczonem.

Niedozwolone jest gromadne wystawanie przed wejściami do sklepów i wystawami, bramami domów oraz na narożnikach ulic.

Zakazane jest nawoływanie przechodniów do kupna oraz przystawanie na ulicy, celem załatwiania interesów, np. handlowych, pieniężnych itp.

§ 37. Chodzenie grupami. Noszenie lasek, parasoli itp. Wózki dla dzieci i chorych.

Chodzenie w grupach więcej niż trzy osoby obok siebie jest wzbronione. Na chodnikach wąskich nie wolno iść obok siebie więcej niż dwu osobom. Trzymanie się pod rękę trzech lub więcej osób, idących obok siebie jest zakazane. Większe grupy osób mogą posuwać się po chodniku tylko parami.

Laski, parasole itp. przedmioty należy tak nosić, aby nie przeszkadzały przechodniom.

Osobom powalanym mąką, farbą itp. nie wolno chodzić po chodnikach i wśród zebranej publiczności.

Wózki i krzesła do wożenia dzieci i chorych można przewozić po chodnikach, o ile to nie przeszkadza zbytnio ruchowi pieszemu. Zatrzymywanie wózków na chodnikach jest wzbronione.

§ 38. Noszenie ciężarów. Reklama obnośna.

Wszelkie przedmioty, którymi można uderzyć przechodniów albo uszkodzić lub splamić ich suknie, należy nieść jezdnią, idąc prawą stroną jezdni obok chodnika.

Przedmioty znacznej długości, jak deski, drągi itp. powinno nieść dwóch ludzi. Noszenie takich przedmiotów chodnikiem jest zakazane. Przepis ten dotyczy również wszelkiego rodzaju reklamy obnośnej.

Również jezdnią obok chodnika mają iść osoby, posiadające odzież powalaną lub plamistą.

Przez ulice, położone w Dz. I., przedmioty powyższe z wyjątkiem reklamy, wolno tylko wtedy przenosić, jeżeli przedmioty te mają być na którąś z ulic Śródmieścia dostawione lub stamtąd odniesione. W tym przypadku przedmioty takie nosić należy o ile możności w porze najsłabszego ruchu ulicznego tj. przed godziną 8-mą (rano) i po godzinie 22-giej (10 wieczór).

§ 39. Pochody, orszaki itp.

Przechodzące przez miasto pochody, orszaki, procesje, oddziały itp. iść mają jezdnią, trzymając się prawej jej strony przy chodniku, omijając o ile możności ulice, przez które przechodzi tor kolei elektrycznej.

Pochody takie, orszaki, czy oddziały posiadać powinny przewodnika, który nimi kieruje i jest odpowiedzialny za przestrzeganie porządku.

§ 40. Przechodzenie przez jezdnię.

Poza przypadkami powyżej podanymi wkraczanie na jezdnię jest dozwolone tylko celem przejścia na drugą stronę ulicy.

Przechodzić należy przez jezdnię najkrótszą drogą krokiem przyspieszonym, zwracając uwagę na ruch panujący na jezdni i wszelkie sygnały ostrzegawcze. W pierwszej szerokości jezdni należy przedewszystkiem uważać na pojazdy nadjeżdżające z lewej strony, na drugiej zaś połowie szerokości jezdni na pojazdy nadjeżdżające z prawej strony.

Nadjeżdżającemu pojazdowi, rowerowi itp. należy, jeżeli przestrzeń jest wolna, natychmiast z drogi się usunąć, jeżeli niema wolnego miejsca, przystanąć.

Przebiegać jezdni nie wolno.

W ulicach, gdzie przeznaczono stałe miejsca do przechodzenia przez jezdnię, nie wolno przechodzić przez jezdnię w innych miejscach.

W przypadkach, gdy organa Policji regulują naprzemian ruch pieszy i kołowy, nie wolno jest pieszym przechodzić przez jezdnię poza czasem zatrzymania ruchu kołowego.

Przechodząc przez jezdnię nie wolno rozmawiać, zajmować się czytaniem, oglądaniem przedmiotów i jakimikolwiekbądź czynnościami, któreby mogły odwrócić uwagę przechodzącego od ruchu, panującego na jezdni.

Wystawać na jezdni jest wzbronione.

§ 41. Chodzenie po gruntach miejskich.

Chodzenie po gruntach, stanowiących własność Gminy, a nie oddanych do ruchu publicznego, jest niedozwolone.

ROZDZIAŁ V.

RUCH KOŁOWY.

A. **Ogólne przepisy o ruchu kołowym.**

§ 42. Jezdnia.

Ruch kołowy odbywać się ma wyłącznie jezdnią, tj. częścią ulicy na ten cel przedewszystkiem przeznaczoną.

Jeżdżenie po chodnikach jest zakazane.

§ 43. Ruch kołowy prawą stroną. Wymijanie, wyprzedzanie. Dwa tory jezdne.

Jechać należy prawą stroną jezdni, wymijać na prawo, wyprzedzać na lewo.

W ulicach, posiadających dwa osobne tory jezdne, popod wiaduktami, gdy jezdnia podzielona jest tam na dwa tory itp., ruch kołowy ma odbywać się torem, położonym po prawej stronie jezdni, na każdym z obu torów tylko w jednym kierunku.

Jeżdżenie po szynach tramwajowych jest niedozwolone.

§ 44. Wyprzedzanie.

Wyprzedzać wolno tylko wtedy, jeżeli wolna przestrzeń na jezdni jest dostatecznie szeroka (z lewej strony).

Zajeżdżać drogi nie wolno.

Wzbronione jest wyprzedzać, gdy droga nie jest widoczna, na skrzyżowaniach ulic, zakrętach, mostach,

znaczniejszych spadkach, przed przystankami tramwajowymi i autobusowymi oraz we wszystkich innych przypadkach, w których wyprzedzanie mogłoby zagrażać bezpieczeństwu publicznemu.

§ 45. Wyprzedzanie tramwaji.

Wozy tramwajowe należy wyprzedzać na prawo; z lewej strony wolno wozy tramwajowe wyprzedzać tylko w tym przypadku, gdy szyny tramwajowe znajdują się tak blisko chodnika, że niema dostatecznie wolnej przestrzeni dla bezpiecznego przejazdu między wozem tramwajowym, a chodnikiem.

Wozy tramwajowe wolno wyprzedzać tylko wówczas, gdy wozy te znajdują się w ruchu.

W czasie postoju tramwaju na przystankach, wszelkie pojazdy, znajdujące się za wozem tramwajowym, należy zatrzymać.

§ 46. Rozłożenie ruchu na jezdni.

Część jezdni, położona przy chodniku, przeznaczona jest dla rowerów oraz dla pojazdów, poruszających się powoli, jak zaprzężonych pojazdów nieresorowych i wozów ciężarowych oraz dla wózków ręcznych. Dalszej części jezdni ku środkowi należy używać dla pojazdów szybciej jadących, tj. samochodów ciężarowych, osobowych pojazdów zaprzężonych, motocykli i samochodów osobowych.

Kierujący pojazdami, które jeździć mają częścią jezdni przy chodniku, obowiązani są w każdym razie trzymać się w takiej odległości od chodnika, by nie zagrażać bezpieczeństwu ruchu na chodniku.

§ 47. Ruch w jednym kierunku.

Magistrat może zarządzić w drodze osobnego rozporządzenia, wydanego na zasadzie § 4 niniejszych Przepisów, że ruch kołowy na pewnych ulicach może odbywać się tylko w jednym kierunku.

§ 48. Pierwszeństwo przejazdu na skrzyżowaniach.

Na skrzyżowaniach ulic pierwszeństwo przejazdu ma pojazd, jadący ulicą główną. Za ulice główne, w znaczeniu niniejszych Przepisów, należy uważać przedewszystkiem ulice, przez które prowadzi linja tramwajowa dalej ulice okrężne, tj. ulice, okalające planty miejskie i Aleje Trzech Wieszczów (Krasińskiego, Mickiewicza, Słowackiego). Na skrzyżowaniach dwu równorzędnych ulic, pierwszeństwo przejazdu ma pojazd, nadjeżdżający z prawej strony.

Przepis ten ma jednak zastosowanie tylko w tym przypadku, gdy ruch kołowy na skrzyżowaniach ulic nie jest odmiennie regulowany przez organa Policji.

§ 49. Skręcanie w ulicę poprzeczną.

Przy skręcaniu w ulicę poprzeczną należy na prawo skręcać małym łukiem, o ile możności najbliżej prawego chodnika; na lewo zaś należy skręcać wielkim łukiem, objeżdżając punkt skrzyżowania ulic, (posterunek policyjny, wysepkę, skwer itp.).

§ 50. Wstrzymanie ruchu w razie przemarszu wojska, pochodów i t. p.

W razie przemarszu wojska, przechodzenia orszaków pogrzebowych, procesji lub innych pochodów, należy na skrzyżowaniach ulic, o ile oddział wojska lub pochód jest nieliczny, wstrzymać cały ruch kołowy. Dotyczy to również wozów tramwajowych. Jeżeli zaś oddział lub pochód jest liczniejszy mogą wozy tramwajowe automobile, zaprzężone pojazdy osobowe i rowery przejechać odstępami między poszczególnymi oddziałami albo grupami pochodu. Wszelkie inne pojazdy mają przeczekać zupełny przemarsz wojska, względnie przejście pochodu.

Najeżdżanie na oddziały wojska i wszelkiego rodzaju pochody jest zakazane.

§ 51. Pierwszeństwo ruchu.

Pierwszeństwo ruchu posiadają tramwaje. Na odgłos dzwonka tramwajowego należy natychmiast zjechać z toru koleji elektrycznej, a w razie potrzeby pojazd zatrzymać.

Z pojazdów zaś pierwszeństwo ruchu posiadają wszelkiego rodzaju pojazdy mechaniczne, którym wszystkie inne pojazdy mają ustępować z drogi.

W czasie przejazdu do pożaru wozów Straży pożarnej wszelkie inne pojazdy mają natychmiast na od głos sygnału trąbki strażackiej zjechać na kraj jezdni i o ile możności zatrzymać się aż do przejazdu wozów straży.

§ 52. Kierujący pojazdami.

Każdy pojazd będący w ruchu na ulicy ma posiadać osobnego kierowcę lub powożącego.

Osoby, kierujące pojazdami, rowerami itp. muszą znajdować się w stanie trzeźwym i nie mogą posiadać takich wad umysłowych lub cielesnych, któreby czyniły ich niezdolnymi do tych czynności.

§ 53. Obowiązki kierującego pojazdem.

Kierujący pojazdem (kierowca, woźnica, rowerzysta) obowiązany jest zwracać baczną uwagę na warunki ruchu ulicznego i pojazdem kierować tak, by ruch pojazdu w niczem nie zagrażał bezpieczeństwu publicznemu.

W szczególności ma on baczyć na:

a) sygnały ręczne i wskazówki organów władzy bezpieczeństwa, regulujących ruch,

b) znaki ostrzegawcze umieszczone w celu regulowania ruchu,

c) osoby i zwierzęta znajdujące się na jezdni,

d) wszelkie przeszkody w ruchu, np. zepsuty bruk, nieuprzątnięty materjał itp.

Kierujący pojazdem ma w razie potrzeby dawać odpowiednie znaki ostrzegawcze (przy pojazdach mechanicznych sygnały dźwiękowe i świetlne, przy zaprzęgach wołanie, rowerach dzwonek). Jeżeli ostrzeżenie takie nie wystarcza, należy zwolnić bieg pojazdu lub pojazd zatrzymać.

§ 54. Próbne jazdy.

Urządzanie po ulicach próbnych jazd jest zakazane.

§ 55. Szybkość ruchu pojazdów. Ograniczenie szybkości.

Szybkość jazdy wszelkiego rodzaju pojazdami powinna być umiarkowana tak, aby nie zagrażała w niczem bezpieczeństwu publicznemu.

Jeżeli ulica jest wolna lub ruch na niej mały można jazdę przyspieszyć, w razie zaś większego ruchu należy szybkość zmniejszyć; w żadnym przypadku jednak szybkość jazdy nie może przekraczać norm szybkości określonych dla poszczególnych kategorji pojazdów.

Należy jechać z szybkością nie przekraczającą 10 km na godzinę:

1) na ostrych skrętach, skrzyżowaniach ulic,

2) przed przystankami tramwajowymi i autobusowymi,

3) na mostach o konstrukcji drewnianej lub mieszanej drewniano-żelaznej, dłuższych niż 20 m,

4) przy wjeździe lub wyjeździe z bram domów,

5) podczas mgły lub ciemności,

6) w miejscach, gdzie zgromadzona jest większa liczba osób,

7) w przypadkach, gdy zwierzęta pociągowe lub pędzone albo prowadzone okazują przestrach z powodu zbliżającego się pojazdu,

8) wszędzie tam, gdzie szybsza jazda może zakłócić porządek ruchu lub zagrażać bezpieczeństwu publicznemu.

§ 56. Tamowanie ruchu kołowego.

Tamowanie lub utrudnianie ruchu kołowego jest zakazane.

Osoby kierujące pojazdami oraz osoby przechodzące lub idące jezdnią mają się tak zachowywać, aby bez uzasadnionej przyczyny nie dały powodu do zatamowania lub utrudnienia ruchu kołowego.

§ 57. Urządzenie pojazdów i ich wymiary.

Wszelkiego rodzaju pojazdy, używane na ulicach mają być tak urządzone, by w niczem nie zagrażały bezpieczeństwu publicznemu, nie tamowały ruchu oraz nie uszkadzały nawierzchni drogowej i urządzeń ulicznych.

W szczególności szerokość pojazdu ze wszystkimi występami, względnie wraz z ładunkiem nie może przekraczać 2·5 m, długość z ewentualnym ładunkiem i dyszlem 10 m, wysokość 4 m.

Łańcuchy lub inne części ruchome pojazdu mają być przymocowane w ten sposób, aby podczas ruchu nie wystawały poza pojazd i nie ciągnęły się po ziemi.

Pojazdy, których wymiary przekraczają podane normy mogą być dopuszczone do ruchu na ulicach tylko za osobnem zezwoleniem Magistratu. Dokument zawierający to zezwolenie, kierujący pojazdem ma mieć stale przy sobie i okazać na każde żądanie organów Policji lub służby drogowej.

Przepisy co do długości pojazdu nie mają zastosowania do wozów ciężarowych z belkami, rusztowaniami drabinowemi i t. p., jak również do pojazdów z przyczepionymi wozami.

Pojazdy, których wymiary i urządzenie nie odpowiadają powyższym przepisom lub warunkom bezpieczeństwa nie będą dopuszczone do ruchu na ulicach miasta.

§ 58. Szerokość obręczy kół i waga pojazdu.

Szerość obręczy kół pojazdu ma być taka, aby ciśnienie kół nie przekraczało 150 kg na centymetr bieżący szerokości obręczy. W szczególności szerokość obręczy kół wozów ciężarowych wynosić ma przy obciążeniu do 3500 kg 7 cm, przy obciążeniu zaś ponad 3500 kg 10 cm.

Powierzchnia żelaznych obręczy, stykających się z jezdnią, powinna być zupełnie gładka, bez ostrych brzegów.

Waga pojazdu wraz z ewentualnym ładunkiem ma być w takim stosunku do siły poruszającej, aby pojazd mógł zawsze poruszać się bez przeszkód.

§ 59. Utrzymywanie pojazdów w czystości.

Wszelkie pojazdy używane na ulicach mają być utrzymywane w należytym porządku i czystości. Magistrat może zakazać używania na ulicach pojazdów zaniedbanych, utrzymywanych brudno i nieporządnie.

§ 60. Ułożenie i zabezpieczenie ładunku.

Ładunek na wozie ma być ułożony i zabezpieczony tak, aby nie utrudniał komunikacji, nie zagrażał w niczem bezpieczeństwu publicznemu i nie mógł spaść lub przewrócić wozu oraz uszkodzić drzew przydrożnych, latarni ulicznych i t. p. Przedmioty, które przy przewożeniu wydają łoskot lub dźwięk (żelazo sztabowe, blacha, łańcuchy i t. p.) należy tak przymocować i zaopatrzyć (ewentualnie przez podłożenie słomy), aby przy przewożeniu nie sprawiały hałasu.

§ 61. Przewóz przedmiotów mogących zanieczyścić ulice lub o przykrej woni.

Wozy używane do przewożenia materjałów, mogących zanieczyścić ulice lub spowodować kurz (piasek, glina, wapno, miał węglowy, ziemia) muszą być szczelne i posiadać odpowiednie nakrycia.

Zakazane jest wleczenie za wozami po ulicach drzew, masztów, słupów, gałęzi itp.

Wozy, przewożące przedmioty o przykrej woni mają być zaopatrzone szczelnemi przykrywami z blachy, drzewa lub czystego płótna.

Beczki, służące do przewożenia tego rodzaju przedmiotów mają być metalowe i hermetycznie zamykane.

Przewóz przedmiotów wstręt budzących, o nader nieprzyjemnej woni lub szkodliwych dla zdrowia, dozwolony jest tylko między godziną: 23-cią (11-tą w nocy), a 5-tą (5-tą rano).

§ 62. Przewóz materjałów zagrażających bezpieczeństwu lub mogących spowodować zatamowanie ruchu.

Materjały, zagrażające bezpieczeństwu należy przewozić z zachowaniem wszelkich środków ostrożności i ulicami przez Magistrat oznaczonemi. Przy przewożeniu tego rodzaju materjałów należy przestrzegać przepisów, dotyczących obrotu odnośnymi materjałami.

Przewóz przedmiotów, które z powodu znacznych rozmiarów lub wielkiego ciężaru mogłyby spowodować zatamowanie ruchu ulicznego lub uszkodzenie jezdni dozwolony jest tylko za osobnem zezwoleniem Magistratu.

§ 63. Jeżdżenie obok siebie. Grupy pojazdów. Nawracanie.

Dwom lub więcej pojazdom obok siebie jechać nie wolno.

Bezpośrednio jeden za drugim nie może jechać więcej niż sześć pojazdów. Odległość pomiędzy grupami po sześć pojazdów ma wynosić najmniej 30 m, odgległość zaś między poszczególnymi wozami co najmniej 2 m.

Na ulicach położonych w Dz. I. oraz w innych dzielnicach na tych ulicach, przez które prowadzi tor koleji elektrycznej, nawracać pojazdami nie wolno.

§ 64. Ustawianie wozów tramwajowych w razie zatrzymania ruchu.

W razie chwilowego zatrzymania ruchu ulicznego wogóle lub też zatrzymania samych tylko wozów tramwajowych, należy wozy te tak ustawić, aby co trzy wozy był 4-metrowy odstęp.

Wozów tramwajowych nie wolno zatrzymywać na skrzyżowaniach ulic lub zakrętach.

§ 65. Oświetlanie pojazdów.

W porze nocnej lub podczas mgły wszelkiego rodzaju pojazdy mają być oświetlone latarniami zdala widocznemi o szkłach bezbarwnych.

Latarnie przy pojazdach zaświecać należy z zapadnięciem zmierzchu, t. j. z chwilą zaświecenia oświetlenia ulicznego.

§ 66. Przejazd wozów ciężarowych w obrębie Śródmieścia.

Przejazd wszelkimi pojazdami ciężarowymi tak mechanicznymi, jak i konnymi w obrębie Śródmieścia, t. j. w obrębie plantacji jest zakazany, z wyjątkiem ulic Franciszkańskiej, pl. WW. Świętych i Dominikańskiego oraz ulicy Dominikańskiej.

Przejazd taki dozwolony jest tylko dla wozów jadących z towarami lub materjałami do ulic i placów Śródmieścia, mają one jednak jechać ulicą najbliższą do miejsca przeznaczenia z ominięciem Rynku głównego. Przez Rynek główny wozami takimi tylko wtedy wolno przejeżdżać, gdy przewożone przedmioty tam się ma dostawić lub stamtąd odwieźć.

Kierujący pojazdami muszą na wezwanie organów władzy każdej chwili podać miejsce dokąd jadą lub skąd wracają.

§ 67. Zatrzymywanie się pojazdów na ulicy.

Zatrzymywanie się na ulicy pojazdów tak osobobowych, jak ciężarowych, wózków ręcznych itp. bez istotnej potrzeby jest zakazane.

Pojazdom na środku jezdni zatrzymywać się nie wolno. Kierujący pojazdem obowiązany jest, mając pojazd zatrzymać uwiadomić o tem jadących za nim zapomocą ręki lub bicza, zjechać na kraj jezdni i tu pojazd zatrzymać, ustawiając go tak, by nie tamował komunikacji oraz w niczem nie zagrażał bezpieczeństwu publicznemu.

W czasie czyszczenia lub kropienia ulic przez Zakład czyszczenia miasta wszelkie pojazdy stojące na ulicy mają się usunąć tak, by robotnicy i maszyny tego Zakładu miały możność swobodnego wykonania swych czynności.

§ 68. Czas zatrzymywania się pojazdów. Sposób ustawiania się ich na ulicy.

Wozy ciężarowe mogą zatrzymywać się na ulicy tylko przez czas potrzebny do naładowania lub wyładowania przedmiotów i mają stawać tylko po prawej stronie jezdni, zwrócone przodem w kierunku ruchu.

Pojazdy osobowe, o ile zatrzymują się na ulicy dłużej niż tego wymaga konieczność wsiadania lub wysiadania mają również stawać w sposób wyżej określony, tj. przodem w kieruku ruchu.

Na ulicy Florjańskiej, Sławkowskiej, Szewskiej, Wiślnej, Grodzkiej w czasie od godziny 11-tej (rano) do godziny 19-tej (7-mej wieczór) wozom ciężarowym zatrzymywać się nie wolno.

Przepis poprzedniego ustępu nie odnosi się do wozów dowożących materjał budowlany w przypadkach budowy prowadzonej przy tych ulicach.

§ 69. Zatrzymywanie się pojazdów przed urzędami, lokalami publicznymi it. p.

Przed gmachami i lokalami publicznymi, jak urzędami, dworcami kolejowymi, teatrami, kinematografami, cyrkami, hotelami, restauracjami, ogrodami publicznymi itp. miejscami licznie uczeszczanemi, wolno pojazdom zatrzymywać się tylko przez czas potrzebny dla wsiadania lub wysiadania, poczem pojazd ma natychmiast odjechać.

Ewentualną opłatę za przejazd należy w tych przypadkach o ile możności uiścić zanim pojazd zatrzyma się przed lokalem publicznym.

§ 70. Stawanie koło przystanków i skrzyżowań ulic i na torach tramwajowych.

Pojazdom nie wolno zatrzymywać się lub oczekiwać przed przystankami tramwajowymi i autobusowymi, na skrzyżowaniach ulic oraz w odległości mniejszej niż 5 m przed narożnikiem lub przystankiem.

Na torach koleji elektrycznej wozom ciężarowym stawać nie wolno. Pojazdy osobowe mogą zatrzymywać się na torach tych jednak tylko przez czas potrzebny do wsiadania i wysiadania.

§ 71. Stawanie pojazdów obok siebie i równolegle po przeciwnych stronach ulicy.

Dwu lub więcej pojazdom obok siebie na ulicy stawać nie wolno, z wyjątkiem, gdy zachodzi konieczność przełożenia ładunku itp. i to tylko w przypadku, gdy na jezdni pozostaje dostatecznie wolna przestrzeń dla wyminięcia się dwóch pojazdów.

Po przeciwnych stronach jezdni równolegle mogą zatrzymywać sią pojazdy tylko wówczas, jeżeli pomiędzy nimi pozostaje dosyć wolnego miejsca dla równoczesnego przejazdu jeszcze dwóch pojazdów.

§ 72. Stałe miejsca postoju.

Postój stały lub dłuższy wszelkich pojazdów i wózków ręcznych dozwolony jest jedynie na osobnych miejscach w tym celu przez Magistrat oznaczonych.

W miejscach wyznaczonych na postój dorożek (tak konnych, jak i automobilowych) wolno stawać tylko takiej ilości pojazdów lub wózków, dla jakiej dane miejsce postoju jest oznaczone.

Przeprowadzanie napraw, mycie pojazdów lub wózków na ulicach, a w szczególności na miejscach postoju jest zakazane.

§ 73. Pojazdy i zwierzęta uległe wypadkowi. Pozostawianie ich na ulicy.

W przypadkach, gdy pojazd zostanie z jakiegokolwiek powodu unieruchomiony, należy o ile możności przesunąć go zaraz na miejsce nie tamujące ruchu i w jak najkrótszym czasie z ulicy usunąć. Pozostawienie dłuższe na ulicy unieruchomionego pojazdu lub ładunku dopuszczone być może tylko za osobnem zezwoleniem Magistratu. Wszelką odpowiedzialność za pozostawione na ulicy przedmioty ponosi właściciel. Wóz lub ładunek pozostawiony przez noc na ulicy należy oświetlić latarkami. Na ulicach położonych w Śródmieściu oraz w innych dzielnicach na ulicach, przez które prowadzi tor kolei elektrycznej, pozostawianie wozów lub ładunku jest niedozwolone.

Zwierzęta padłe lub ubezwładnione z powodu wypadku należy bezzwłocznie z ulicy usunąć.

Pojazdy lub ładunek pozostawione na ulicy bez zezwolenia lub wbrew niniejszym Przepisom, jak i również pozostawione na ulicy zwierzęta uległe wypadkowi usuwane będą z urzędu na koszt i niebezpieczeństwo ich właściciela lub kierującego pojazdem.

§ 74. Pojazdy dla celów przemysłowych.

Pojazdy przeznaczone dla celów przemysłowych podlegają prócz niniejszych Przepisów nadto osobnym postanowieniom.

B. **Szczegółowe przepisy o ruchu kołowym.**

§ 75. Inne szczegółowe przepisy.

Wózki ręczne, rowery, pojazdy zaprzężone, samochody i inne pojazdy mechaniczne podlegają prócz powyższych przepisów o ruchu kołowym, nadto jeszcze następującym szczegółowym postanowieniom.

I.

Wózki ręczne.

§ 76. Określenie wózków ręcznych.

Za wózki ręczne należy uważać w rozumieniu niniejszych Przepisów wszelkie środki przewozowe dwu lub czterokołowe, których długość wraz z dyszlem nie przekracza 8 m, a szerokość 1 m, używane do przewożenia towarów lub innych przedmiotów i poruszane siłą ludzką lub ciągnione przez psy.

Używanie dzieci poniżej lat 14-tu do poruszania wózków ręcznych jest zakazane.

§ 77. Ruch wózków na jezdni. Zakaz jazdy chodnikiem.

Dla wózków ręcznych przeznaczona jest część jezdni obok chodnika (§ 46 niniejszych Przepisów). Środkiem jezdni i po szynach tramwajowych wózkami ręcznymi jeździć nie wolno.

Wzbronione jest jeżdżenie wózkami ręcznymi po chodnikach.

§ 78. Sposób poruszania wózków.

Wózki ręczne należy z reguły ciągnąć. Popychać wolno wózki tylko wyjątkowo, o ile rzeczy złożone na wózku nie zasłaniają widoku popychającemu. Popychanie wózków dyszlem naprzód jest zakazane.

Siedzenie na wózkach ręcznych staczanych po pochyłościach jest niedozwolone.

§ 79. Oświetlanie wózków ręcznych.

Każdy wózek ręczny ma być zaopatrzony w jedną latarnię, umieszczoną z lewej strony wózka. Latarnię tę należy tak urządzić, by rzucała jasne, bezbarwne światło przed siebie i na boki.

§ 80. Szczegółowe rozporządzenia o ruchu wózków ręcznych.

Magistrat może w drodze osobnego rozporządzenia wydanego na zasadzie postanowień § 4 niniejszych Przepisów zakazać przejazdu wózkami ręcznymi przez niektóre ulice.

§ 81. Wózki dla celów przemysłowych.

Wózki ręczne, przeznaczone dla celów przemysłowych podlegają nadto osobnym przepisom.

§ 82. Wózki dla dzieci, inwalidów i chorych.

Przepisy, dotyczące wózków ręcznych nie mają zastosowania do wózków dla dzieci, inwalidów i chorych.

Wózki dla inwalidów i chorych wprawiane w ruch bezpośrednio przez osoby używające tych wózków zapomocą osobnego urządzenia mechanicznego, mają posiadać sprawnie działające hamulce.

II.

Rowery.

§ 83. Ruch rowerów na jezdni. — Tory dla rowerzystów. — Zakaz jazdy chodnikami.

Dla ruchu rowerów przeznaczona jest część jezdni położona obok chodnika.

W razie istnienia obok jezdni osobnego toru dla rowerzystów, ruch rowerami ma odbywać się wyłącznie tym torem.

Jeżdżenie na rowerach środkiem jezdni jest niedozwolone.

Zakazane jest jeżdżenie rowerami po chodnikach. Prowadzenie rowerów chodnikami jest dozwolone, o ile nie przeszkadza to zbytnio ruchowi pieszemu.

§ 84. Jeżdżenie na rowerach grupami.

Rowerzystom nie wolno tworzyć na ulicy większych grup, któreby mogły tamować swobodny ruch uliczny.

Grupy rowerzystów mają przejeżdżać przez ulice z reguły pojedynczym szeregiem — jeden rower za drugim.

§ 85. Szybkość jazdy rowerami.

Szybkość jazdy rowerami po ulicach nie powinna przekraczać 15 km na godzinę.

Rowerzyście nie wolno w czasie jazdy wypuszczać z rąk kierownicy roweru, nie wolno wykonywać żadnych ewolucji oraz na rowerach jednoosobowych, nie posiadających dodatkowego siedzenia przewozić więcej osób.

§ 86. Karty rowerowe.

Każda osoba, jeżdżąca na rowerze powinna zaopatrzyć się w imienną kartę rowerową, wydawaną przez Magistrat m. Krakowa, wedle wzoru ustalonego rozporządzeniem Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 Dz. ust. Rzp. Nr. 55 poz. 611.

Karty rowerowe wydawane są po stwierdzeniu tożsamości osoby, proszącej o wydanie karty oraz stwierdzeniu. że dotycząca osoba obznajomiona jest z postanowieniami niniejszych Przepisów oraz z przepisami zawartymi w Dz. III. rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 26 czerwca 1924 Dz. ust. Rzp. Nr. 61 poz. 611 i przepisami zawartymi w Dziale F. rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 Dz. ust. Rzp. Nr. 65 poz. 587.

Nieletni poniżej 12 roku życia karty rowerowej otrzymać nie mogą i jeździć im na rowerach po ulicach nie wolno.

Używający rowerów powinni kartę rowerową mieć przy sobie i okazywać ją na każde żądanie organów Policji Państwowej i służby drogowej.

O każdej zmianie w posiadaniu rowerów, obowiązany jest nowonabywca donieść Magistratowi do dni 3-ch, celem wydania mu nowej karty rowerowej.

§ 87. Hamulec, dzwonek i latarka przy rowerze.

Rowery używane do jazdy mają być zaopatrzone w dobrze działający hamulec, w dzwonek, jako sygnał ostrzegawczy oraz latarkę o białem świetle, którą należy zapalać z chwilą nastania zmroku.

§ 88. Zakaz jazdy rowerami na niektórych ulicach.

Magistrat może w drodze osobnego rozporządzenia, wydanego na zasadzie postanowień § 4 niniejszych Przepisów zakazać jazdy rowerami na niektórych ulicach.

§ 89. Rowery ze silnikami.

Rowery z przystosowanymi motorami (silnikami) popędowymi, podlegają przepisom o ruchu samochodów i innych pojazdów mechanicznych. (Rozporządzenie Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 Dz. Ust. Rzp. Nr. 65 poz. 587).

III.

Pojazdy zaprzężone.

§ 90. Zwierzęta używane do zaprzęgu.

W obrębie miasta do zaprzęgu mogą być używane tylko konie, muły i osły. Używanie do tego celu bydła rogatego jest niedozwolone.

Nie wolno używać do zaprzęgu zwierząt złośliwych, chorych, okaleczonych lub znarowionych.

Zwierzęta kąsające należy zaopatrzyć w kaganiec.

Przeciążanie sił zwierząt używanych do zaprzęgu, jak i również wszelkie złe obchodzenie się z niemi jest zakazane.

§ 91. Stan uprzęży.

Uprząż ma znajdować się w należytym stanie tak, aby zawsze umożliwiała sprawne kierowanie zaprzęgiem.

Konie w zaprzęgu mają być okiełznane.

W porze zimowej konie mają być odpowiednio podkute. Używanie do podkuwania koni ocyli spiczastych jest zakazane.

§ 92. Uprząż przy zaprzęgach jednokonnych i jednodyszlowych.

Przy wozach jednokonnych i jednodyszlowych należy używać jako uprzęży chomonta.

Naszelnik przy tych wozach ma być łańcuchowy lub rzemienny i musi być przytwierdzony do chomonta, a nie wolno go nakładać luzem na szyję konia.

Dyszel ma być przypięty do kleszczyny chomonta zapomocą rzemienia, nie dłuższego nad 40 cm, który należy przymocować przy dyszlu przy tzw. klamerce. Dyszel nie może wystawać przed piersi konia ponad 70 cm. Uprząż musi mieć podogonie. Używanie jednego lejca tzw. powódka jest niedozwolone.

Woźnice obowiązani są przy wozach jednodyszlowych i jednokonnych w obrębie Śródmieścia i w ulicach okalających planty oraz w ulicach, przez które przechodzi tor kolei elektrycznej prowadzić konia za uzdę, idąc pieszo obok niego. Magistrat może obowiązek ten rozszerzyć i na inne ulice.

§ 93. Przeprzęganie na ulicy. Przywiązywanie zwierząt do wozu.

Przeprzęganie zwierząt pociągowych na ulicy jest wzbronione z wyjątkiem gdy zajdzie tego konieczność spowodowana wypadkiem.

Nie wolno również przywiązywać koni lub innych zwierząt do boku lub z tyłu wozu.

§ 94. Karmienie na ulicach.

Koni i innych zwierząt pociągowych na ulicy karmić nie wolno.

W przypadkach zanieczyszczenia ulicy wskutek niedozwolonego karmienia zwierząt na ulicy, właściciel pojazdu lub powożący obowiązani są zanieczyszczone miejsce bezzwłocznie oczyścić. W razie zaniedbania tego obowiązku pociągani oni będą (niezależnie od odpowiedzialności karnej) do zwrotu kosztów oczyszczenia ulicy. Oczyszczenie to przeprowadzi w tym przypadku stróż domu, przed którym ulicę zanieczyszczono lub organ Zakładu czyszczenia miasta.

Zwierzęta można karmić i poić tylko na miejscach postoju. Paszy na ziemi rozkładać nie wolno, ma ona być podawana w workach przywiązywanych do głowy zwierzęcia. Paszę rozsypaną w czasie popasania należy zebrać.

§ 95. Powożenie zaprzęgiem.

Każdy zaprzęg ma posiadać osobnego woźnicę; jednemu woźnicy nie wolno powozić dwoma lub więcej zaprzęgami.

Wzbronione jest powozić osobom, które nie ukończyły lat 16 oraz takim, którym po myśli przepisów § 52 w ogólności pojazdami kierować nie wolno.

§ 96. Miejsce dla powożącego.

Miejsce dla woźnicy ma być na wozie tak umieszczone, aby powożący miał wolny widok na wszystkie strony. Jeżeli miejsce woźnicy nie jest urządzone w prze-

pisany powyżej sposób, obowiązany jest powożący prowadzić zwierzęta pociągowe za uzdę.

Woźnicy nie wolno stać na wozie w czasie powożenia. Siedzenie na zwierzętach będących w zaprzęgu lub usiadanie na dyszlu wozu jest wzbronione.

§ 97. Obowiązki woźnicy w czasie jazdy.

Woźnicy nie wolno podczas jazdy spać na wozie, rozmawiać lub zajmować się jakiemikolwiekbądź innemi czynnościami, któreby mogły odwrócić jego uwagę od ruchu panującego na ulicy. Woźnica, jadący przed innymi pojazdami, obowiązany jest ostrzec jadących za nim przez podniesienie ręki lub bicza, że zatrzymuje pojazd, zmienia kierunek jazdy lub nawraca.

Powożącemu lejc z ręki wypuszczać nie wolno. Trzaskanie z bicza i używanie go bez rzeczywistej potrzeby jest niedozwolone.

§ 98. Dozorowanie zaprzęgu.

Zaprzęgu bez dozoru na ulicy pozostawiać nie wolno. Dozorować zaprzęgu nie mogą osoby, którym po myśli przepisu § 96 powozić nie wolno.

§ 99. Szybkość jazdy osobowych pojazdów zaprzężonych i omnibusów.

Szybkość jazdy osobowych pojazdów konnych i omnibusów nie może przekraczać 15 km na godzinę.

Za osobowe pojazdy konne należy rozumieć, w znaczeniu niniejszych Przepisów, pojazdy na resorach lub sanki, które prócz powożącego mogą pomieścić przy zaprzęgu jednokonnym trzy osoby, przy zaprzęgu dwukonnym cztery osoby.

§ 100. Szybkość jazdy wozów ciężarowych i jednodyszlowych o pojedynczym zaprzęgu.

Wozy ciężarowe konne, bez względu na to, czy są naładowane, czy też próżne oraz wozy zaopatrzone w łańcuchy i inne brzęczące przedmioty, a nadto wszelkie pojazdy nie na resorach mają jechać z szybkością nie przekraczającą 6 km na godzinę tj. stępa.

Również stępa mają jechać wozy jednodyszlowe o pojedynczym zaprzęgu w obrębie Śródmieścia oraz przez ulice okalające planty miejskie, tudzież przez ulice, przez które prowadzi tor koleji elektrycznej.

§ 101. Dwa dyszle przy wozach osobowych.

Osobowe pojazdy jednokonne mają być zaopatrzone w dwa dyszle.

Postanowienie to nabywa mocy obowiązującej w 6 miesięcy po ogłoszeniu niniejszego rozporządzenia i niema zastosowania do wozów włościańskich.

§ 102. Doczepianie wozów.

Do pojazdów zaprzężonych nie wolno doczepiać żadnych innych wozów, ani ciężarowych, ani osobowych z wyjątkiem, gdy zajdzie tego konieczność, spowodowana wypadkiem.

§ 103. Oświetlenie pojazdów osobowych.

Osobowe pojazdy konne mają być zaopatrzone w dwie latarnie, umieszczone po obu stronach pojazdu. Latarnie mają być tak urządzone, by rzucały jasne światło bezbarwne wprost i na boki.

Wozy włościańskie mają posiadać przynajmniej jedną latarnię, umieszczoną po lewej stronie wozu.

§ 104. Oświetlenie wozów ciężarowych.

Ciężarowe wozy konne mają posiadać przynajmniej jedną latarnię, umieszczoną z lewej strony wozu.

Latarnia ta, względnie latarnie, mają rzucać jasne światło bezbarwne wprost i na boki.

Przedmioty wystające z tyłu poza wozem należy zaopatrzyć w nocy dodatkową latarnią.

§ 105. Hamulec.

Wszelkie pojazdy zaprzężone powinny posiadać szybko i sprawnie działające na tylne koła hamulce, poruszane z siedzenia kierowcy.

Przepis powyższy niema zastosowania do wozów włościańskich.

Używanie do hamowania łańcuchów, haków lub innych przyrządów, któreby mogły niszczyć lub uszkadzać nawierzchnię ulic, jest zakazane.

§ 106. Sanie.

Sani bez dyszla używać nie wolno.

Płozy sani mają być podkute. Przewożenie ciężarów na saniach, których płozy posiadają w części dolnej mniej jak 120 cm długości i mniej jak 10 cm szerokości, jest zakazane.

§ 107. Dorożki konne.

Odnośnie do dorożek konnych obowiązują, oprócz niniejszych Przepisów, osobne postanowienia dla pojazdów tych wydane.

IV.

Samochody i inne pojazdy mechaniczne.

§ 108. Ogólne przepisy o samochodach.

Do wszystkich pojazdów, służących do przewozu osób lub ciężarów, a poruszanych siłą mechaniczną, nie biegnących po szynach, korzystających stale lub czasowo z ulic, a przeznaczonych zarówno dla celów zarobkowych, jak i dla własnego użytku osób prywatnych lub instytucyj samorządowych, państwowych, spółek, firm itd. mają zastosowanie przepisy rozporządzenia Ministra Robót Publicznych i Ministra Spraw Wewnętrznych z dnia 6 lipca 1922 Dz. u. Rzp. Nr. 65 poz. 587, z dnia 18 października 1924 Dz. ust. Rzp. Nr. 97 poz. 902 i z dnia 25 listopada 1924 Dz. ust. Rzp. Nr. 104 poz. 951.

§ 109. Szybkość jazdy samochodów osobowych i ciężarowych.

Szybkość jazdy osobowych pojazdów mechanicznych w Śródmieściu, tj. w obrębie ulic zamkniętych pierścieniem plant, nie może przekraczać 20 km na godzinę, ciężarowych zaś pojazdów 6 km na godzinę, o ile przejazd ciężarowych pojazdów pewnemi ulicami nie jest zupełnie wzbroniony.

Szybkość jazdy osobowych pojazdów mechanicznych, poza ulicami Śródmieścia, nie może przekraczać 25 km na godzinę, ciężarowych zaś 15 km na godzinę.

§ 110. Ograniczenie szybkości jazdy samochodów osobowych.

Niezależnie od przepisów poprzedniego paragrafu szybkość jazdy osobowych pojazdów mechanicznych w czasie deszczu i błota w całem mieście nie może przekraczać 15 km na godzinę. Na skrzyżowaniach ulic, ostrych skrętach, podczas mgły, na wszystkich miejscach niebezpiecznych, spadzistych, wąskich, śliskich, obok prowadzonych budowli, na mostach, przy wjeżdżaniu do bram i wyjeżdżaniu, wreszcie podczas wyjątkowo ożywionego ruchu lub tłumniejszego zebrania się ludzi, szybkość jazdy nie może przekraczać 10 km na godzinę.

§ 111. Ostrzeżenia, znaki i t. p. dotyczące ruchu samochodowego.

Kierowca pojazdu mechanicznego obowiązany jest stosować się ściśle do wszelkich ostrzeżeń, znaków i zarządzeń, dotyczących regulowania ruchu samochodowego w mieście.

W szczególności ma on zwracać baczną uwagę i stosować się do podanych niżej sygnałów ręcznych organów Policji Państwowej.

§ 112. Sygnały ręczne policyjne.

Obowiązują dla ruchu samochodowego następujące sygnały ręczne:

A) Sygnał „Stój".

1. Celem zatrzymania pojazdu, zbliżającego się ku przodowi policjanta, podnosi on lewą rękę na całą długość powyżej ramienia dłonią zwróconą do zbliżającego się pojazdu.

Gdy zbliżają się dwa pojazdy zbiegającemi i krzyżującemi się ulicami, a tylko jeden ma być zatrzymany, policjant zwraca się twarzą do tego pojazdu, który ma być zatrzymany, celem wyraźnego zaznaczenia, że ten właśnie pojazd ma przystanąć.

2. Celem zatrzymania pojazdu, zbliżającego się z tyłu, policjant wyciąga prawą rękę poziomo na wysokość ramienia, zwróconą wierzchem dłoni do pojazdu.

3. Celem zatrzymania pojazdów, zbliżających się równocześnie ku przodowi i z tyłu, policjant wyciąga obie ręce w sposób podany pod 1) i 2). Na sygnały te należy pojazd, do którego sygnał się odnosi, natychmiast zatrzymać.

B) Sygnał „Ruszaj".

4. Celem puszczenia zatrzymanego pojazdu, policjant skinięciem ręki zezwala na ruszenie pojazdu. W razie potrzeby policjant zwraca się twarzą do kierowcy, by tenże wiedział, że sygnał dla niego jest przeznaczony.

Na sygnał ten należy natychmiast pojazdem ruszyć z miejsca.

5. Celem przepuszczenia pojazdu przed sobą, policjant robi łukowy ruch ręką przed korpusem, dopóki nie dotknie prawie drugiego ramienia. Sygnał dawany jest ręką wyciągniętą, a nie samem przedramieniem lub dłonią; ręka podczas całego ruchu znajduje się na wysokości przedramienia.

Na sygnał ten należy przejechać w kierunku wskazanym przez policjanta.

§ 113. Znaki ręczne, dawane przez kierowców.

Kierowcy pojazdów mechanicznych obowiązani są przed każdem skręceniem w poprzeczną ulicę wyciągnąć rękę dla wskazania kierunku jazdy, a to celem uwiadomienia przechodniów oraz organów policji, regulujących ruch, w jakim kierunku zamierzają jechać.

Również przed zatrzymaniem pojazdu, dla uwiadomienia nadjeżdżających z tyłu, obowiązany jest kierowca wyciągnąć rękę, zginając ją w przedramieniu pod kątem prostym.

Powyższe sygnały ręczne, obowiązujące kierowców należy dawać w przypadku, gdy kierownica umieszczona jest po prawej stronie pojazdu prawą ręką, w przypadku zaś gdy po lewej stronie, lewą ręką.

Sygnał ręczny, dawany przez kierowcę można zastąpić strzałką mechaniczną, oświetloną w nocy kolorowem światłem.

§ 114. Cofanie i nawracanie samochodem.

Na ulicach, położonych w obrębie Śródmieścia i w innych dzielnicach na tych ulicach, przez które prowadzi tor koleji elektrycznej wzbronione jest nawracać i cofać samochodem, t. j. jeździć przy użyciu biegu wstecznego.

§ 115. Dźwiękowe sygnały ostrzegawcze.

Przy samochodach należy używać jako dźwiękowych sygnałów ostrzegawczych trąbek ręcznych o niskim tonie, przy motocyklach zaś trąbek o wysokim tonie.

Przy samochodach trąbkę ręczną można zastąpić sygnałem mechanicznym niskotonowym.

Używanie w granicach miasta innych sygnałów ostrzegawczych, jak gwizdków, klaksonów i t. p. jest zakazane.

Niedozwolone jest nadużywanie sygnałów ostrzegawczych, które należy stosować w razie rzeczywistej potrzeby.

§ 116. Oświetlenie samochodów.

Z chwilą zapadnięcia zmroku (zaświecenia lamp ulicznych) należy przy pojazdach mechanicznych zaświecić przepisane latarnie.

Świecenie reflektorów, względnie latarń oślepiających w obrębie dzielnicy I. do VIII. jest niedozwolone. W obrębie tych dzielnic należy świecić latarnie o łagodnym blasku. Na obszarze Dz. IX. do XXII. wolno wyjątkowo, gdy zachodzi potrzeba zaświecać chwilowo reflektory, względnie latarnie oślepiające, celem zbadania drogi. Po godzinie 24-tej (12 w nocy) wolno na obszarze Dz. IX. do XXII. świecić stale reflektory, względnie latarnie oślepiające.

Przy napotkaniu podczas jazdy patroli policyjnych lub oddziałów wojska, obowiązany jest kierowca pojazdu mechanicznego reflektory, względnie latarnie oślepiające natychmiast gasić.

Przy samochodach, stojących na ulicach po zapadłym zmroku należy zaświecić tylną latarnię czerwoną oraz oświetlić tylny znak rejestracyjny.

§ 117. Dymienie motorów. Tłumik. Hałasowanie motocyklami.

Pojazdom mechanicznym, których motory dymią, przejazd przez ulice jest niedozwolony.

Wolny wydmuch spalonych gazów silnika ma być zawsze stale zamknięty.

W obrębie miasta tzw. turowanie motorów jest zakazane.

Wzbronione jest hałasowanie motocyklami, które mają posiadać odpowiednie tłumiki, zamykane podczas jazdy przez ulice.

§ 118. Zanieczyszczanie ulicy smarami.

Pojazdy mechaniczne mają być smarowane w sposób niedopuszczający do rozlania oliwy lub innych smarów na ulice. Nie wolno na ulice wylewać płynów, wywołujących gazy lub powodujących zatłuszczenie jezdni.

§ 119. Dorożki samochodowe.

Odnośnie do dorożek samochodowych obowiązują oprócz niniejszych Przepisów osobne postanowienia dla pojazdów tych wydane.

ROZDZIAŁ VI.

Jazda wierzchem.

§ 120. Jazda wierzchem na jezdni. Tory dla jazdy wierzchem.

Dla jazdy wierzchem przeznaczona jest część jezdni, położona obok chodnika. Jeździec obowiązany jest jednak trzymać się w takiej odległości od chodnika, by nie zagrażać w niczem bezpieczeństwu ruchu na chodniku.

W razie istnienia obok jezdni osobnego toru dla jazdy wierzchem, należy jeździć konno wyłącznie tym torem.

§ 121. Okiełznanie konia. Szybkość jazdy.

Konie używane do jazdy pod wierzch muszą być okiełznane i należycie podkute.

Przez ulice położone w obrębie Śródmieścia wolno jeździć tylko stępa.

ROZDZIAŁ VII.

Pędzenie, prowadzenie i przewożenie zwierząt.

§ 122. Oznaczenie ulic dla pędzenia, prowadzenia i przewożenia zwierząt.

Pędzenie, prowadzenie i przewożenie zwierząt przez ulice, położone w obrębie Dz. I., jest niedozwolone.

W obrębie Dz. II. do VIII. zwierzęta można pędzić, prowadzić i przewozić tylko ulicami, które Magistrat oznaczy drogą osobnego rozporządzenia. Rozporządzeniem tem Magistrat może oznaczyć również warunki i określić czas, w jakim pędzenie i przewóz zwierząt może się odbywać.

Pędzenie lub prowadzenie przez ulice zwierząt okaleczonych lub chorych jest wzbronione.

§ 123. Pędzenie i wypuszczanie na ulice ptactwa.

Wypuszczanie na ulice zwierząt i ptactwa domowego jest zakazane.

Niedozwolone jest również pędzenie stad ptactwa domowego przez ulice, położone w Dz. I. do VIII., oraz przez ulice, przez które prowadzi tor kolei elektrycznej.

§ 124. Sposób prowadzenia lub pędzenia zwierząt.

Bydło rogate przed wprowadzeniem do miasta ma być powiązane za rogi najwyżej po cztery sztuki. Poszczególne sztuki bydła należy prowadzić na powrozie. Konie należy prowadzić najwyżej po cztery sztuki, powiązane ze sobą przy pysku.

Bydła i koni, znajdujących się stale w mieście w Dz. IX. do XXI. i korzystających z paszenia na pastwiskach i błoniach, nie wolno również pędzić luzem przez ulice, lecz należy je wiązać ze sobą lub prowadzić na sznurze tak, by nie rozchodziły się po jezdni i nie wchodziły na chodnik.

§ 125. Pędzenie lub prowadzenie zwierząt niebezpiecznych.

Przy prowadzeniu lub pędzeniu zwierząt znarowionych, płochliwych, bodzących i wogóle dla otoczenia niebezpiecznych, należy zachować odpowiednie środki ostrożności. W szczególności buhaje mają mieć zasłonięte oczy i każdego powinno prowadzić przynajmniej dwóch ludzi.

Transportowanie zwierząt dzikich ma odbywać się przy uwzględnieniu szczególnych środków ostrożności.

§ 126. Przewóz zwierząt.

Przewóz cieląt, nierogacizny itp. może odbywać się tylko w ten sposób, że mają one stać na wozach lub leżeć na podściółce jedno obok drugiego, nigdy zaś jedno na drugim.

Zatrzymywanie się na ulicy ze zwierzętami prowadzonemi, pędzonemi lub przewożonemi bez rzeczywistej potrzeby jest zakazane.

Przywiązywanie zwierząt przed domami, gospodami i szynkowniami jest niedozwolone.

§ 127. Nadzór przewodnika.

Pędzenie i przewóz zwierząt przez miasto odbywać się może tylko pod nadzorem przewodnika lub przewodników, którzy za utrzymanie porządku i dochowanie obowiązujących przepisów są odpowiedzialni.

Pędzący lub prowadzący zwierzęta oraz przewodnicy, pod nadzorem których pędzenie się odbywa, mają być w stanie zupełnie trzeźwym i nie mogą posiadać takich wad cielesnych lub umysłowych, któreby czyniły ich czasowo lub trwale niezdolnymi do tych czynności.

ROZDZIAŁ VIII.

Przepisy karne i końcowe.

§ 128. Orzeczenie karne.

Przekroczenia niniejszych Przepisów, o ile nie podlegają surowszemu przepisowi karnemu, karane będą po myśli postanowień art. 21 ustawy z dnia 7 października 1921 Dz. ust. Rzp. Nr. 89 poz. 656 przy zastosowaniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 r. Dz. ust. Rzp. Nr. 9 poz. 89 grzywnami do wysokości 500 zł lub karą aresztu do dwóch miesięcy. Grzywny nieściągalne należy zamienić na areszt nie dłuższy niż 3 miesiące.

Oprócz tego winni obowiązani są wynagrodzić wyrządzoną szkodę.

Do orzecznictwa karnego powołany jest Magistrat jako władza administracyjna I. instancji.

§ 129. Osąd karny.

Na podstawie doniesienia o przekroczeniu niniejszych Przepisów, sporządzonego przez przedstawiciela jednego z organów wymienionych w § 3 Przepisów, może Magistrat na podstawie postanowień Art. 22 ustawy z dnia 7 października 1921 Dz. ust. Rzp. Nr. 89 poz. 656 przy zastosowaniu rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 21 stycznia 1924 Dz. ust. Rzp. Nr. 9 poz. 89 wymierzyć karę do wysokości 50 zł drogą osądu karnego bez poprzedniego postępowania.

W osądzie karnym należy oznaczyć:

1) jakość czynu karygodnego oraz czas i miejsce jego popełnienia,

2) nazwę władzy, która uczyniła doniesienie,

3) wymiar kary z przytoczeniem postanowienia karnego, na którem się opiera,

4) pouczenie, że skazanemu służy zgłoszenie sprzeciwu w Magistracie w terminie czternastodniowym, licząc od dnia następnego po dniu doręczenia, bądź pisemnie, bądź protokolarnie.

Wniesienie sprzeciwu powoduje przeprowadzenie przez Magistrat zwyczajnego postępowania karnego, przepisanego dla władz administracyjnych.

§ 130. Odwołanie.

Od orzeczeń zapadłych w Urzędzie Wojewódzkim jako władzy II. instancji przysługuje stronom na podstawie Art. 22 ustęp 2 przytoczonej wyżej ustawy z dnia 7 października 1921 Dz. ust. Rzp. Nr. 89 poz. 656 prawo odwołania się w ciągu dni 8-miu do Sądu Okręgowego w Krakowie. Wniesienie odwołania do Sądu wstrzymuje wykonanie kary pozbawienia wolności.

§ 131. Odszkodowanie.

Oprócz przypadków określonych § 128 obowiązany jest również zapłacić odszkodowanie każdy, kto choćby z niedbalstwa w okolicznościach, których nie można poczytać za przestępstwo, uszkodzi ulicę lub jej przynależność, szkodę taką spowoduje, albo też przyczyną takiej szkody jest jego rzecz lub zwierzę.

O obowiązku zapłaty odszkodowania i o wysokości tegoż orzeka Magistrat w toku postępowania administracyjnego.

§ 132. Odpowiedzialność rodziców, służbodawców i współwłaścicieli.

Za szkody wyrządzone na ulicach odpowiadają majątkowo rodzice za dzieci niepełnoletnie z niemi mieszkające, służbodawcy oraz właściciele pojazdów i zwierząt — za służbę niżej lat 14-stu. Współwłaściciele odpowiadają solidarnie.

Za osoby upośledzone umysłowo lub chore odpowiadają ci, pod których pieczę osoby te oddano.

§ 133. Przeznaczenie grzywien i odszkodowań.

Grzywny oraz odszkodowania i koszty przywrócenia ulicy do pierwotnego stanu wpływają do funduszu drogowego miejskiego.

§ 134. Termin wejścia w życie.

Przepisy niniejsze wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.

Równocześnie tracą moc obowiązującą wszelkie dotychczasowe postanowienia, sprzeczne z tymi Przepisami.

Kraków, dnia 14 czerwca 1927 r.

Za Wojewodę:
Dr. Dziadosz mp.
Naczelnik Wydziału Bezpieczeństwa Publicznego.

Podając przepisy te do wiadomości, Magistrat wzywa o ich ścisłe przestrzeganie.

Magistrat stoł. król. m. Krakowa
dnia 30 czerwca 1927 r.

Prezydent miasta:
Inż. *Karol Rolle* w. r.

L. 2566/27
Ba.

Wykaz
konsensów budowlanych, wydanych w miesiącu czerwcu 1927 r.

Właściciel budujący	Rodzaj budowy	Miejsce budowy	Projektodawca	Liczba Mgtu
		Dz. III.		
Janusz Olgierd Helena Niedziałkowska	dobudowa sklepów	Zwierzyniecka 35	Klein	1124/27
		Dz. IV.		
Konwent O.O. Kapucynów	dobud. 2-u piętr. gmachu klasztornego i częściowa nadbudowa II. piętra	Loretańska 9-15	St. Polański	429/27
Wiktorja Tyszler	nadbud. III. p. i bud. part. stróżówki w podwórzu	Rajska 8.	St. Bartz	1430/27
Edward Norek	I-o p. dom z poddaszem	Krupnicza parc. wh. 599/2	J. Bereta	428/27
Bernard Lewkowicz	wewn. adapt. mieszk. na I. p.	Sobieskiego 16a	H. Lamensdorf	1007/27
		Dz. V.		
Hr. Aniela Ponińska	nadbud. II. III. i IV. piętra i sklepy w part.	Basztowa 1.	Bandurski	1691/27
		Dz. VI.		
Majer Jonkler	otwór front. w suter. przerobienie	Zyblikiewicza 16.	S. Jonkler	1312/27
Henryk Appel	nadbud. I. piętr. z poddaszem nad ofic.	św. Łazarza	L. Jasiński	1623/27
Ignacy Schneid	łazienki a part. I. i II. p. i adapt. piwnicy na mieszk. stróża	Pańska 4.	H. Lamensdorf	1619/27
		Dz. VIII.		
Zarzad Gminy Izraelickiej	part. rytualna rzeźnia drobiu w podwórzu hali targow.	pl. Nowy	J. Weinberger	595/27
Ignacy Szpatz	prow. nadbud. I. p. na mieszk. dozorcy	Miodowa 9.	Ł. Rock	1568/27
		Dz. XI.		
Józef i Marja Królowie	poddasze i adapt. wewn.	Skwerowa 8	Z. Szufa	606/27
		Dz. XII.		
Tow. przyjaciół wych. fizycz.	przystań wioślarska	Zwierzyniecka	Waśkowski	1254/27
H. Ritterman i A. Siódmak	garaż automobilowy	Al. Krasińskiego 10	H. Ritterman	1187/27
		Dz. XIII.		
Ślusarczykowie	nadbud. I. p	Ks. Józefa 27.	Adam Slezak	1611/27
Dr. Feliks Szafrański	part. dom prow. barak i parkan	Kr. Jadwigi 103.	W. Warczewski	781/27

Właściciel budujący	Rodzaj budowy	Miejsce budowy	Projektodawca	Liczba Magtu
		Dz. XIV.		
Paulina Nowak	mieszk. poddaszowe i komórka w podwórzu	Misjonarska 13.	F. Zwoźniak	753/27
Kurja Biskup. w Katowicach	IV. p. gmach Sem. duchown.	Al. Mickiewicza 3-5.	Z. Gawlik	1190/27
		Dz. XV.		
Gmina miasta Krakowa	dom III. p. m.	Ruska Wybickiego	Bud. m. A.	562/27
Symforoza Tychanowicz	siatkowe ogrodzenie	J. Lea 10.	T. Bujas	780/27
Franc. i Marja Zamoyscy	pl. dod. I-o p. domu	Kaz. Wielk. wh. 511.	St. Polański	953/27
Ludwik Steinberg	rozb. mieszk. na poddaszu	Kaz. Wielk. 6.	S. Singer	580/27
		Dz. XVI.		
Albin Jura	dobud. part. domu z piąterkiem bud. piwnic i chłodni	St. Kawiory 124.	Inż. Weitzman	1017/27
Paweł Paprocki	pl. dod. part. domu	dawna droga wojsk.	F. Stankiewicz	711/27
Józef i Marja Luszowicz	part. ofic. z poddaszem	Podchorążych	L. Lisowski	1952/27
		Dz. XVII.		
Karol Prochnal	dobud. stajni i gnojownika	Mazowiecka 52.	J. Stobiecki	1463/27
Jan Włodarz	wozownia i wychodek z dołem kloacznym	Wrocławska 72.	J. Kolesiński	4316/26
Wojciech Maciejowski	prow. ogrodzenie	Mazowiecka	— — —	2049/27
Zgromadzenie XX. Misjonarzy	gmach dla Zakł. wychowawczego X. Siemiaszki	Prądnicka	St. Piwowarczyk	1918/26
		Dz. XVIII.		
Of. Sp. Mieszk.	pl. bud. dom. przyziem. z poddaszem	Mogilska (boczna)	E. Skawiński	765/27
		Dz. XIX.		
Amalja Grünberg	dom I. p.	Grzegórzecka 33.	J. Karwat	812/27
Gmina m. Krakowa	nadb. I. p. admin. na centr. targowicy zwierząt rzeźnych i przebud. I. p. w części I-o p. prawego domu	Rzeźnicza 6.	Świerkosz	1842/27

Właściciel budujący	Rodzaj budowy	Miejsce budowy	Projektodawca	Liczba Mgtu
Dz. XXI.				
Rozalja Warzechowa	ogrodzenie parcel	Płaszowska 77.	T. Bujas	1686/27
Dz. XXII.				
Marja Pietruchowa	tymcz. bud. dwu sklepów front na froncie	Rynek Podg. 6.	J. Kryłowski	1641/27
Szczepan Francuz	I-o p. ofic. i przerób. sieni	Janowa Wola 7.	J. Kryłowski	2012/27

Prezydent miasta:

Inż. *Karol Rolle* w. r.

NOMINACJE.

P. **Roman Piotr 2-im. Setkowicz,** adjunkt Magistratu, na zasadzie § 60 statutu m., uchwałą Rady miasta z dnia 2 czerwca 1927 r. zamianowany został z dniem 1 lipca 1927 r. komisarzem Magistratu z poborami VII. grupy uposażenia, szczebel **c** (L. prez. 4047/27).

P. **Dr. Kazimierz Buczkowski,** praktykant Muzeum Narodowego, na zasadzie postanowienia § 89 statutu m., mianowany został z dniem 15 lutego 1927 r. kustoszem Muzeum Narodowego z poborami IX. grupy uposażenia, szczebel **a** (L. prez. 823/27).

P. **Inż. Franciszek Kucharski,** na zasadzie § 89 statutu m., mianowany został z dniem 1 czerwca 1927 r. prow. geometrą miejskim z poborami IX. grupy uposażenia, szczebel **a** (L. prez. 2370/27).

P. **Stefan Niedbał,** na zasadzie postanowienia § 89 statutu m., mianowany został z dniem 1 kwietnia 1927 r. prow. drogomistrzem miejskim z poborami X. grupy uposażenia, szczebel **a** (L. prez. 1179/27).

P. **Helena Seidlerowa,** prow. kancelista Zarządu Wodociągu m., na zasadzie postanowienia § 89 statutu m., mianowana została z dniem 1 lipca 1927 r. prow. kancelistą Zarządu Wodociągu miejskiego przy pozostawieniu dotychczasowych poborów bez zmiany. (L. prez. 3715/27).

EMERYTURY.

P. **Bartłomiej Ogiela,** sierżant Miejskiej Straży pożarnej, przeniesiony został na zasadzie art. 28 lit. c. statutu emerytalnego dla pracowników Gminy stoł. król. miasta Krakowa (uchwała z 8 października 1924 r. L. prez. 2645/24 Nr. 12 Dz. rozp. m. Krakowa) z powodu uzyskania prawa do pełnego uposażenia emerytalnego i ukończenia 56 lat życia z dniem 31 maja 1927 r. w stały stan spoczynku i otrzymał w myśl art. 12 statutu emerytalnego dla pracowników Gminy m. Krakowa przy zastosowaniu uchwały Rady miasta z dnia 24 stycznia 1895 r. ze względu na policzalną służbę w ilości 35 lat pełne uposażenie emerytalne X. grupy, szczebel **e** (L. prez. 2875/27).

P. **Józef Wincenty 2-im. Sieńkowski,** sierżant Miejskiej Straży pożarnej, przeniesiony został na zasadzie art. 28 lit. c. statutu emerytalnego dla pracowników Gminy stoł. król. miasta Krakowa (uchwała z 8 października 1924 r. L. prez. 2645/24 Nr. 12 Dz. rozp. m. Krakowa) z powodu uzyskania prawa do pełnego uposażenia emerytalnego i ukończenia 56 lat życia z dniem 31 maja 1927 r. w stały stan spoczynku i otrzymał w myśl art. 12 statutu emerytalnego dla pracowników Gminy m. Krakowa przy zastosowaniu uchwały Rady miasta z 24 stycznia 1895 ze względu na policzalną służbę w ilości 35 lat pełne uposażenie emerytalne X. grupy, szczebel **e** (L. prez. 2874/27).

P. **Henryk Brochocki,** pomocnik kanc., na zasadzie art. 26 statutu emerytalnego (uchwała z dnia 8 października 1924 r. L. prez. 2645/24) otrzymał w drodze łaski od 1 marca 1927 r. począwszy nadzwyczajne zaopatrzenie grupy XII., szczebel **a** w wysokości 43% (L. prez. 3937/27).

P. **Aleksander Burgemeister,** prow. woźny miejski, z powodu stwierdzonej przez M. Urząd Zdrowia niezdolności do pracy, zwolniony został od obowiązków służbowych z dniem 30 czerwca br. a zarazem, na zasadzie art. 26 statutu emerytalnego (uchwała z dnia 8 października 1924 r. L. prez. 2645/24), otrzymał w drodze łaski od 1 lipca 1927 r. począwszy nadzwyczajne zaopatrzenie grupy XVI., szczebel **a** w wysokości 72% (L. prez. 3281/27).

P. **Adam Szatan,** robotnik miejski, na zasadzie art. 26 statutu emerytalnego (uchwała z dnia 8 października 1924 r. L. prez. 2645/24) otrzymał w drodze łaski od 1 lipca 1927 r. począwszy nadzwyczajne zaopatrzenie w ryczałtowej ilości 110 punktów miesięcznie (L. prez. 2008/27).

P. **Marja Gajewska,** wdowa po robotniku miejskim, na zasadzie art. 26 statutu emerytalnego (uchwała z dnia 8 października 1924 r. L. prez. 2645/24) otrzymała w drodze łaski od 1 czerwca 1927 r. począwszy, na czas wdowieństwa, nadzwyczajne zaopatrzenie w ryczałtowej ilości 60 punktów miesięcznie (L. prez. 3609/27).

P. **Katarzyna Sośnicka,** wdowa po robotniku miejskim, na zasadzie art. 26 statutu emerytalnego (uchwała z dnia 8 października 1924 r. L. prez. 2645/24) otrzymała w drodze łaski od 1 czerwca 1927 r. począwszy pensję sierocą dla pozostałych po śp. Janie Sośnickim, robotniku miejskim, dzieci tj.:

1) syna Franciszka, ur. 28 marca 1914, do końca marca 1932;

2) córki Katarzyny, ur. 4 lutego 1917, do końca lutego 1935;

3) syna Marcina, ur. 8 października 1922, do końca października 1940 — miesięcznie w ryczałtowej ilości po 20 punktów, razem 60 punktów (L. prez. 3936/27).

CZĘŚĆ NIEURZĘDOWA.

Protokoły obrad Rady miejskiej.

Posiedzenie zwyczajne 176, w kad. XVII. z dnia **2 czerwca 1927 r.**

Przewodniczący Prez. m. inż. Karol Rolle.
Wiceprezydent m. Witołd Ostrowski.
„ „ Dr. Ludwik Schneider.
„ „ Dr. Piotr Wielgus.
Sekretarz Rady m. Franciszek Strasik.
Radców m. obecnych **74.**
Początek posiedzenia o godz. **6**·⁴⁵ popołudniu.

Przed porządkiem dziennym.

Urlopy.

Rada miejska udzieliła radcom miejskim nast. urlopów: p. Ehrlichowi 2 miesiące, — p. Dr. Meiselsowi 6 tygodni, — p. Breuerowi 4 tygodnie, — p. Łapińskiemu 2 miesiące.

Pisma.

Sekretarz Rady m. Strasik odczytał pisma p. Ministra wyznań i oświaty w sprawie kredytów na dokończenie budowy gmachu kliniki ginekologicznej oraz Akademji Górniczej.

Wniosek nagły.

Sekretarz odczytał wniosek nagły rm. Dr. Rosenzweiga i tow.:

„Na kilku poprzednich posiedzeniach Rady m. domagaliśmy się wdrożenia przez Prezydjum m. starań o rozpoczęcie przez Rząd budowy Pałacu Sprawiedliwości w Krakowie. Podobno cała sprawa ograniczyła się na wysłaniu memorjału, w którym niezbyt dokładnie przedstawiono straszny stan budynków sądowych i więzień krakowskich. Wedle krążących wieści Rząd nie zamierza w najbliższym czasie przystąpić do budowy Pałacu Sprawiedliwości, albowiem nie ma na ten cel przeznaczonego kredytu w budżecie — z tego okazuje się, że Prezydjum miasta nie zainteresowało się tą sprawą należycie we właściwym czasie.

Z chwilą uzyskania przez Rząd pożyczki niewątpliwie będzie można przeznaczyć odpowiednią kwotę na ten cel.

Sprawa jest ważną, albowiem obecny stan budynków sądowych i więzień zagraża zdrowiu i bezpieczeństwu ludzkiemu.

I tak w sądzie powiatowym karnym nieczystości wylewają się na korytarz — budynek sam grozi zawaleniem, pomijając straszne warunki wśród jakich urzędują sędziowie.

Tak samo przedstawia się budynek Sądu powiatowego przy ul. św. Jana.

Z braku sal nie odbywa się rozpraw — w jednym pokoju małym na II piętrze mieści się 8 oddziałów sądowych wraz z aktami!

Przed tygodniem rozeszła się po mieście wiadomość, że zawaliła się jedna ściana więzienia przy ul. Senackiej — wprawdzie wiadomość ta okazała się na szczęście nieprawdziwą — niemniej prawdą jest, że część więzienia jest delożowana, zaś reszta jest zagrożoną.

Obowiązkiem władz miejskich jest dbać o życie i zdrowie obywateli — skoro zaś powyższe budynki grożą zawaleniem, czy też bezpieczeństwu zdrowia, należy je zamknąć i opróżnić.

Podpisani wnoszą:

Rada miejska postanawia wybrać komisję złożoną z 4 radców miejskich, która wspólnie z organami Budownictwa i z Prezydjum miasta zbada stan sądów i więzień, a na wypadek stwierdzenia stanu nie dającego się ze względów bezpieczeństwa utrzymać, należy zarządzić opróżnienie tychże budynków sądowych.

Rada miejska wzywa Prezydjum miasta, aby w drodze delegacji wspólnie z Prezydjum Sądu Apelacyjnego i Izbą Adwokacką przedstawiło Rządowi konieczność budowy Pałacu Sprawiedliwości w Krakowie i aby to uczyniło w najbliższych dniach przy zapodaniu odpowiedniego gruntu pod tę budowę“.

Wniosek rm. Dr. Rosenzweiga przekazano S. I.

Interpelacja

Rm. inż. Adelmana i tow. w sprawie pogrzebu Juljusza Słowackiego.

Sekretarz odczytał nast. interpelację:

„Dzienniki podały do wiadomości, że Komitet zajmujący się pogrzebem śp. J. Słowackiego ma zamiar zbudować schody od przejazdu kolejowego nad ul. Lubicz do nawierzchni ulicy. W takim razie zamkniętą zostanie ulica dla ruchu tramwajowego i koszta budowy schodów jak też straty Spółki Tramwajowej będą wynosić kwotę co najmniej kilkunastu tysięcy złotych. Sądzę, że w czasie gdzie ilość bezdomnych się zwiększa i nędza klas pracujących coraz się więcej rozszerza, to uczcić pamięć śp. Słowackiego możnaby inaczej, np. przez postawienie domu dla bezdomnych. Te powody skłaniają mnie do zapytania: Czy Prezydjum miasta zechce interweniować w zarządzie Komitetu w sprawie obniżenia kosztów pogrzebu śp. Słowackiego z przeznaczeniem oszczędzonej sumy na cele powyżej wskazane?“.

Rm. Dr. Bobrowski wnosi o otwarcie dyskusji nad interpelacją rm. inż. Adelmanna.

Uchwalono.

Wiceprez. m. Dr. Schneider przedstawił wyczerpująco sprawę przygotowań Komitetu pogrzebu Juljusza Słowackiego.

Rm. Dr. Bobrowski zaznacza, iż sprawa pogrzebu Słowackiego jest tak ważną, że całe społeczeństwo winno brać udział w Komitecie przez swoich przedstawicieli. Tego niema i dlatego popełniono błędy. Powzięto uchwały bez porozumienia z Prezydentem m. i prezesem kolei. Rzecz przedstawia się tak, że gdy tramwaj co straci — nikt nad tem szat nie będzie rozdzierać. Ale mowca przeciwny jest zniesieniu trumny pod podkopem, gdyż Kraków odcięty będzie od dworca najmniej przez trzy godziny, wtedy właśnie, gdy przyjadą tysiące delegacyj na pogrzeb. Mówca na komitecie przedstawił projekt zniesienia zwłok Króla-Ducha z mostu Warszawskiego. Nie usłuchano. Projekt artystów plastyków został przyjęty i o zmianie projektu niema mowy. Prezydjum miasta winno uczynić wszystko, aby w interesie bezpieczeństwa publicznego poczynić kroki ostrożności.

Pogrzeb odbywa się w dzień powszedni. Szerokie masy pracujące, nie będą mogły brać udziału w pogrzebie. Komitet wspaniałomyślnie zwrócić się chce do kapitalistów, aby „pozwolili“ robotnikom wziąć udział w pogrzebie. A teraz panu senatorowi Adelmanowi w odpowiedzi: nie wolno przeciwstawiać naturalnemu oddaniu hołdu Słowackiemu przez naród, kwestji poruszonej przez rm. Adelmana, aby zamiast sprowadzenia zwłok z wiaduktu kolejowego na jezdnię, za te pieniądze wybudować barak dla bezdomnych.

Wiceprez. m. inż. Sare udziela wyjaśnień odnośnie do zabezpieczenia barjer w ulicy Lubicz — w sprawie tej odbędzie się komisja.

Rm. Dr. Klimecki zgłasza wniosek:

„Rada miasta uchwala wezwać Komitet pogrzebu J. Słowackiego do zaniechania urządzenia Jego pogrzebu z mostu przy ul. Lubicz, a to ze względu na poważne niebezpieczeństwo dla zdrowia i życia oraz ze względu na zatamowanie ruchu z dworca w czasie największego przypływu obcych.

Zarząd miasta nie może przyjąć odpowiedzialności za bezpieczeństwo publiczne w tych warunkach“.

Rm. Pachoński popiera wniosek rm. Dr. Klimeckiego.

W dyskusji zabierali głos rm. Dr. Lang, Sławiński, Oplustil poczem rm. Haecker zgłasza wniosek:

„Rada miasta wyraża życzenie, by uroczystość pogrzebowa została przełożona z 28 czerwca, na dzień świąteczny 29 czerwca, co umożliwi najszerszym warstwom ludności wzięcie udziału w pogrzebie“.

Wniosek rm. Dr. Klimeckiego i Haeckera uchwalono.

Przyznanie pracownikom miejskim zwrotu potrąconych 4½—6% z poborów służbowych za czas od 1 stycznia do 30 czerwca 1926.

Imieniem Prezydenta miasta st. radca Magistratu Przeorski wnosi:

Rada miasta uchwali:

1. Zgodnie z reskryptem Ministerstwa Spraw Wewnętrznych z dnia 10 maja 1927 Nr. SS. 2450/27, oraz wyrokiem Najwyższego Trybunału Administracyjnego z dnia 28 marca 1927 L. Rej. 1617/27 upoważnia się Prezydjum miasta do zwrotu wszystkim pracownikom miejskim potrąceń 4½—6% z ich poborów służbowych za czas od 1 stycznia do 30 czerwca 1926 r.

2. Przypadającą do zwrotu kwotę około 77.300 złotych należy wypłacić z Dz. I. § 1 budżetu m. na rok 1927/28.

3. Celem pokrycia powyższego wydatku upoważnia się Pana Prezydenta względnie jego zastępcę do zaciągnięcia krótkoterminowej pożyczki w jednej z krakowskich instytucyj finansowych na najdogodniejszych warunkach, spłacalnej z budżetu na rok 19.8/.9.

4. Analogicznie nastąpi zwrot potrąceń pracownikom zatrudnionym w M. Zakładach przemysłowych w wysokości ściągniętych im kwot.

Uchwalono. (L. prez. 3743/27).

Porządek dzienny.

I. Zatwierdzenie podwyższenia taryfy tramwajowej.

Imieniem Sekcji I. i VII. radca Mgtu Dr. Kolkiewicz wnosi:

Rada miasta uchwali:

Zatwierdza się podwyższenie taryfy tramwajowej według następującego brzmienia:

Wyszczególnienie	Dnie powszednie do 8 rano	Dnie powszednie od 8 rano	Niedziele i święta	Uwaga
	gr.	gr.	gr.	
1. Pasażerowie nieposiadający żadnych ulg — bilet jednorazowy	25	25	25	2 gr. na fundusz bezrob.
2. Pasażerowie posiadający ulgi: pracownicy umysłowi i fizyczni wszelkich kategorji abonament tygodniowy na jednorazowy przejazd dziennie (z wyjątkiem niedziel) . . .	80			2 gr. na fundusz bezrob.
Urzędnicy rządowi i samorząd. oraz robotnicy za okazaniem legitymacji ulgowej		20	25	2 gr. na fundusz bezrob.
Młodzież szkolna, abonament miesięczny, na dwurazowy przejazd dziennie (także w niedziele i święta)	Zł. 5·50			
Młodzież szkolna, abonament tygodniowy . . .	„ 1.40			
Młodzież szkolna za okazaniem legitymacji ulgowej (bilet jednorazowy)		20	25	2 gr. na fundusz bezrob.
Żołnierze (do sierżanta włącznie)		10	25	2 gr. przy bilecie świątecz.
Dzieci do lat 10-ciu (bez ograniczenia) bilet jednorazowy	10	10	10	
3. Za przewiezienie pakunku	25	25	25	2 gr. na fundusz bezrob.
4. Abonament miesięczny (bez ograniczenia) . . .	25 złotych			2 zł. na bezrob. fundusz

Uwaga! Funkcjonarjusze Policji oraz weterani Wojsk Polskich umundurowani mają wolny przejazd,

(L. 3576/927 I.)

Rm. Marski zgłasza wniosek:

„Pozostawić nadal cenę biletu zniżkowego dla urzędników w kwocie 18 gr., a to ze względu na opłakany stan urzędników“.

Rm. Pachoński zgłasza wniosek:

„Młodzież szkolna na abonament tygodniowy dwurazowy przejazd dziennie, także w niedziele i święta 1 zł. 40 gr. Podwyżka nie odnosi się do urzędników i robotników“.

Rm. Kosobudzki zgłasza wniosek:

„Uprasza się Pana Prezydenta miasta, aby polecił Dyrekcji Tramwaju krakowskiego przedłożenie Radzie m. wykazu pracowników tramwajowych i płace uposażenia wszystkich stopni służbowych w ciągu 30 dni“.

W dyskusji zabierali głos: rm. Dr Lang, Holeksa, Dr. Rosenzweig, ks. Kasprzyk, Dr. Bobrowski i inż. Adelman. Szczegółowych wyjaśnień co do szeregu poruszonych kwestyj udzielił Wiceprezydent miasta inż. Sare.

W głosowaniu wniosek Sekcji I. i VII. uchwalono z poprawką rm. Pachońskiego, że młodzież szkolna płacić będzie za abonament tygodniowy za dwurazowy przejazd nie wyłączając niedziel i świąt zł. 1.40.

Wniosek rm. Kosobudzkiego uchwalono.

Wniosek rm. Marskiego upadł.

II. Nabycie parceli gr. od inż. A. Grabczaka.

Imieniem Sekcji I. rm. Marski wnosi:

Rada miasta uchwali:

I. Nabyć od inż. Andrzeja Grabczaka parcelę gr. lkat. 278 wchodzącą w skład ciała hipot. L. 185 Dz. XVIII. oznaczoną na planie sytuacyjnym Bud. m. B. z dnia 29 listopada 1926 r. kolorem zielonyin o po-

wierzchni około 410 m kw. za cenę po 8 (ośm) złotych za jeden m kw. a to pod następującymi warunkami:

1. Grunt powyższy nabywa Gmina w stanie wolnym od długów i ciężarów.

2. Cena kupna zostanie wypłacona przy podpisaniu kontraktu z Dz. II. § 140 wyd. nadzwyczajne.

3. Koszta kontraktu, stempli, intabulacji oraz ewentualną należytość od przeniesienia własności poniesie Gmina m. Krakowa.

II. Do podpisania kontraktu upoważnia się obok P. Prezydenta m. względnie jego zastępcy pp. radców miejskich inż. Wł. Kleinbergera i Mussila, a w razie przeszkody u któregokolwiek z nich, pp. radców m. inż. Jana Peltza i Szczepana Rakisza.

III. Grunt powyższy nabywa Gmina m. Krakowa na podstawie ustawy z dnia 29 kwietnia 1925 Nr. 51 poz. 346 Dz. U. Rz. P. na cele rozbudowy miasta.

L. 1996/27 I.

Rm. Kluczka jest zdania, że kupno tejże parceli jest dla Gminy w tej chwili niepotrzebne — wnosi, aby nad sprawą tą przejść do porządku dziennego.

Rm. Dr. Müller zgłasza wniosek:

Wzywa się Pana Prezydenta:

1) „do przedłożenia Radzie miejskiej sprawozdania o ruchu budowlanym za lata: 1925, 1926 i 1927 ze szczególnem uwzględnieniem budowli mieszkaniowych wykonanych przy pomocy pożyczek z funduszu rozbudowy miast (ilość domów, mieszkań, pokoji itp.).

2) do interweniowania u Rządu w Warszawie w sprawie bezzwłocznego wydania rozporządzenia wykonawczego do rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 22 kwietnia 1927 r. o rozbudowie miast. (Dz. U. Rz. P. Nr. 42 poz. 372).

3) do interweniowania u Rządu w Warszawie w sprawie przyznania kredytów na pożyczki celem budowy domów o małych mieszkaniach dla sfer robotniczych i urzędniczych w Krakowie".

Rm. Dr. Rosenzweig wnosi o odesłanie sprawy z powrotem do Sekcji I.

Rm. Marski udziela szczegółowych wyjaśnień o potrzebie nabycia tejże parceli.

W głosowaniu wniosek rm. Dra Rosenzweiga upadł.

Wniosek rm. Kluczki upadł.

Wniosek Sekcji uchwalono.

Wniosek rm. Dra Müllera odesłano do Sekcji I. do regulaminowego traktowania.

Na wniosek rm. Dra Klimeckiego następujące sprawy uchwaliła Rada miej. **„En bloc“.**

III. Wywłaszczenie gruntów w Dz. XXII. na cele regulacji ulicy Zabłocie.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

I. Na cele uregulowania ulicy Zabłocie w dzielnicy XXII. nabyć drogą wywłaszczenia potrzebne grunta, a to:

1) od Franciszka Stankiewicza część parceli lkat. 584 o powierzchni około 281 m kw. 2) od Karola Brylskiego część parceli lkat. 583 o powierzchni około 590 m kw. 3) od Andrzeja Kreta część parceli lkat. 582 o powierzchni około 180 m kw. i 4) od Michała i Katarzyny Woźników część parceli lkat. 581 o powierzchni około 52 m kw.

II. Upoważnia się P. Prezydenta m. do poczynienia wszelkich kroków celem wyjednania wywłaszczenia.

III. Koszta nabycia gruntów i wszelkie należytości z nabyciem tych gruntów połączone pokryć z Działu II. Wydatki nadzwyczajne § 140 budżetu 1927/28.

(L. M. 2199/27 I.).

IV. Wywłaszczenie gruntów w Dz. XXII. na cele regulacji ul. Hetmańskiej i Dąbrowskiego.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

I. Na cele uregulowania ulicy Hetmańskiej i Dąbrowskiego w Dz. XXII. nabyć drogą wywłaszczenia potrzebny grunt od Jana Przychockiego o powierzchni około 408 m kw.

II. upoważnia się P. Prezydenta m. do poczynienia wszelkich kroków celem wyjednania wywłaszczenia.

III. Koszta nabycia gruntów i wszelkie należytości z nabyciem tych gruntów połączone pokryć z działu „II. Wydatki nadzwyczajne“ § 140 budżetu 1927/28 r.

(L. M. 1378/27 I.).

V. Zmiana linji regulacyjnej ulicy Skwerowej w Dz. XI.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

Reasumując częściowo uchwałę Rady m. z dnia 4 lutego 1924 r. odnośnie do linji regulacyjnych ulicy Skwerowej w Dz. XI. (część południowa), zatwierdza się linję regulacyjną zachodnio-południowej strony ulicy Skwerowej na północ od wylotu ulicy Zielnej według linji niebieskiej wkreślonej w planie Budownictwa m. Oddz. B. z dnia 12 listopada 1923 r. i oznaczonej głoskami k_1-l_1. (L. M. 889/27 Bb).

VI. Sposób zabudowania Aleji Królewskiej (Warszawskie) Dz. XVIII.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

Zatwierdza się dla części Aleji Królewskiej na północ od cmentarza rakowickiego po obu stronach sposób zabudowania zwarty z domami 2-piętrowymi o wysokości 13 m od chodnika do gzymsu głównego (z uwagi na równe gzymsa) bez oficyn w maksymalnej szerokości traktu do 16 m bez mieszkalnych suteren.

(L. M. 486/27 Bb.).

VII. Zmiana linji regulacyjnej przy uliczce bocznej od Zielnej w Dębnikach.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

Reasumując częściowo uchwałę T. Zarządu m. z dnia 21 listopada 1925 L. Mgtu 7083/25 I. zatwierdza się poprawkę linji regulacyjnej południowej strony ulicy projektowanej na parceli lkat. 215 w Dz. X. według linji wkreślonej w planie Budownictwa m. B. z dnia 24 października 1925 r. kolorem zielonym, to jest z załamaniem linji regulacyjnej w punkcie i_1.

(L. M. 626/27 Bb.).

VIII. Sprawa zalesienia gruntów gminnych na wzgórzach między koleją transwersalną a Wolą Duchacką.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

1. Przeznacza się według planu Bud. m. B. z dnia 9 lutego 1927 grunta miejskie w Podgórzu i na wzgórzach wapiennych między linją kolejową Kraków-Zakopane, a południową granicą miasta, z ograniczeniem od zachodu po drogę lkat. 1703 (przy cementowni B. Libana), zaś od wschodu po wapiennik firmy Liban et Ehrenpreis i Gminy, a w całości leżących na razie w rejonie bezwzględnego zakazu budowy na zalesienia ochronne.

2. W zapoczątkowaniu przeprowadzenia powyższej uchwały przeznacza się na zalesienia ochronne przedewszystkiem nieużytki wzgórz wapiennych w katastrze oznaczone z kulturą jako pastwiska gminne na stokach pow. wzgórz położone, oznaczone lk. 1233, 1244, 1242, 1273, 1260, 1255, część 1276 i część 1277 na Bonarce oraz lk. 813, 815, 817, 795, 791 i 776 część na polu t. z. „Pod Krzemionkami" — z pozostawieniem około 50 m. wolnego pasa wzdłuż wapiennika miejskiego — o łącznym obszarze około 34 mg.

3. Poleca się Magistratowi poczynić starania u władz wojskowych o równoczesne zalesienia sąsiednich gruntów wojskowych dokoła magazynów amunicyjnych.

4. Grunta zalesić się mające należy oddać w administrację „Zarządu lasów miejskich Wola Justowska", który przystąpi natychmiast po uzyskaniu potrzebnych kredytów do wykonania uchwał ad 1. 2. 3. w porozumieniu z Budownictwem m. B. (LM. 276/27/Bb.).

IX. Konwent P. P. Norbertanek i P. P. Wiktor i Kamila Wolnowie o otwarcie ulicy w Półwsiu Dz. XII.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

1. Zatwierdza się w myśl § 16 g ustawy budow. krakowskiej otwarcie ulicy mającej powstać wzdłuż zachodniej granicy gruntu Konwentu P. P. Norbertanek lwh. 669 jako połączenie ulicy T. Kościuszki z istniejącym planem przy ul. Senatorskiej Dz. XII.

2. Zatwierdza się linje regulacyjne powyższej ulicy oznaczone na planie Budownictwa m. Oddział B. z dnia 25 maja 1926 kolorem czerwonym i głoskami a-b-c-d od strony wschodniej, zaś głoskami e-f-g-h-i od strony zachodniej.

3. Zatwierdza się linję regulacyjną od strony placu przy ul. Senatorskiej w obrębie realności lwh. 155 i 156 oznaczoną na powyższym planie głoskami i-j.

4. Otwarcie powyższej ulicy stanie się prawomocne skoro właściciele przyległych gruntów lwh. 669 i lwh. 156 spełnią następujące warunki:

a) Odstąpią bezpłatnie Gminie m. Krakowa w stanie wolnym od wszelkich długów i ciężarów hipotecznych części swych gruntów pod ulicę, przypadające nadto części gruntu odcięte linją regulacyjną ul. Tad. Kościuszki, oraz linją regulacyjną placu pod 3) zatwierdzoną, względnie zdeklarują bezpłatne odstąpienie tychże części gruntów na rzecz Gminy m. Krakowa w chwili zburzenia stojących tam budynków.

b) Poniosą solidarnie koszta urządzenia ulicy pod 1) wymienionej to jest drogi jezdnej z krawężnikami i kanału ulicznego względnie zapłatę kaucją lub hipotecznie zabezpieczą.

c) Sposób urządzenia ulicy to jest rodzaj nawierzchni, szerokość drogi jezdnej i t. p. ustali Budownictwo m. Oddz. B. po wysłuchaniu interesowanych.

d) Gmina miasta Krakowa obejmie w posiadanie ulicę, skoro przynajmniej 50% frontów zostanie zabudowane, do tego zaś czasu utrzymanie ulicy należeć będzie do właścicieli realności lwh. 669 i 156.

5. Linja regulacyjna dla gruntu lwh. 669 od strony placu przy ulicy Senatorskiej, zostanie ustalona po poprzedniem zatwierdzeniu przez Magistrat szczegółowych planów budowy kościoła parafjalnego, projektowanego na powyższym gruncie, przyczem jako dyrektywę dla usytuowania budynku kościelnego przyjmuje się linję kreskowaną wkreśloną w powyższym planie Budownictwa m. kolorem czerwonym i oznaczoną głoskami: c1-a1-k-l-m. Linja ta nie może być w żadnym wypadku przekroczona.

6. Na wypadek zaniechania zamiaru budowy kościoła i przeznaczenia gruntu lwh. 669 na inne cele, zastrzega sobie Gmina m. Krakowa możność wprowadzenia ewentualnych zmian w linjach regulacyjnych i budowlanych, oraz ustalenia sposobu zabudowania powyższego gruntu.

(Wnioski dodatkowe).

7. Celem umożliwienia obudowania przyszłego placu przykościelnego od strony wschodniej budynkami frontowymi, zatwierdza się w myśl § 16a ust. bud. krakowskiej, otwarcie z urzędu uliczki dojazdowej wzdłuż wschodniej granicy gruntu lwh. 669 o szerokości 8 m. z linjami regulacyjnemi oznaczonemi na powyższym planie czerwono głoskami z-n-o-p-r-s t-u-v-m.

8. Udzielenie konsensów budowlanych na zabudowanie realności lwh. 235 i lwh. 236 frontem do uliczki powyżej wymienionej i do ulicy na Stawach, uzależnia się od poprzedniego przeprowadzenia komasacji w sposób na powyższym planie przedstawiony.

9. Dla zabudowań przykościelnych zatwierdza się linję budowlaną oznaczoną na powyższym planie kolorem czerwonym i głoskami x-y od strony ulicy w punkcie 1) wymienionej, zaś głoskami x-r od strony projektowanego kościoła.

10. Zatwierdza się dla bloku zawartego między gruntem kościelnym (lwh. 669) ulicą Kościuszki, ul. Lelewela, ul. Na Stawach i uliczką pod 7) wymienioną — sposób zabudowania zwarty wkreślony w powyższym planie Budownictwa m. — bez oficyn i mieszkań suterynowych. (LM. 1035/26 Bb.).

X. Sprawa otwarcia ulicy Obopólnej w Łobzowie.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

I. Odnośnie do podania z dnia 13 listopada 1926 r. do L. 4175/26/Bb., w którem właściciele realności:

a)	lwh.	52	Dz. XVI	obejmującej	parc.	lk.	3341
b)	„	136	„ XVI	„	„	„	332
c)	„	270	„ XVI	„	„	„	333
d)	„	341	„ XVI	„	„	„	335
e)	„	342	„ XVI	„	„	„	334/2

proszą o otwarcie i uregulowanie ulicy w Łobzowie tak zwanej Obopólnej (prywatna własność odstąpiona z par-

celi 336) zatwierdza się linje regulacyjne tejże ulicy oznaczone czerwono i literami: a-b-c. od strony zachodniej, jakoteż literami d-e-f od strony wschodniej według planu Budownictwa miejskiego Oddz. B. z dnia 20 marca 1927 r.

II. Zatwierdza się część linji regulacyjnej ulicy nad Młynówką oznaczonej czerwono i literami j-k-f-g od strony południowej na powyższym planie Bud. m. B.

III. Zatwierdza się zabudowania ulicy Obopólnej domami wolno-stojącymi lub łączonymi w grupy o wysokości najwyżej 9 m.

IV. Zarazem reasumując częściowo uchwałę Sekcji I działającej imieniem Rady m. z dnia 10 października 1923 r. w sprawie ulicy Gnieźnieńskiej zatwierdza się linję regulacyjną wkreśloną kolorem czerwonym i oznaczoną literami k-l-m po stronie zachodniej ulicy Gnieźniejskiej, według planu Bud. m. Oddz. B, z dnia 20 marca 1927 r. (L. 83/27 Bb.).

XI. Regulacja ulicy Łokietka na Krowodrzy.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

1. Zatwierdza się linje regulacyjne ul. Łokietka z narożnikiem ul. Obożnej oznaczoną na planie Budownictwa miejskiego Oddział B. z dnia 1 kwietnia 1927 r. czerwono i literami a-b-c-d-e-e1-f-g po stronie południowo zachodniej, jakoteż linją regulacyjną oznaczoną literami h-i-j-k wraz z linją budowlaną h'-i'-j'-k' po stronie północno-wschodniej.

2. Zatwierdza się sposób zabudowania zwarty względnie domami łączonymi w grupy.

(L. 3176/26 Bb.).

XII. Regulacja ulicy Tadeusza Kościuszki za mostem na Rudawie vis a vis klasztoru P. P. Norbertanek.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

I. Zatwierdza się plan regulacyjny ulicy Tadeusza Kościuszki przed klasztorem P. P. Norbertanek w Dz. XIII Zwierzyniec między mostem żelaznym na zregulowanej Rudawie i wylotami ulicy Ks. Józefa i św. Bronisławy według planu Bud. m. B. z dnia 30 marca 1927 t. j. linij czerwonych w tymże planie wkreślonych i osobnymi literami oznaczonych.

II. Poleca się Budownictwu miejskiemu Oddział A. przedłożyć Radzie miejskiej do zatwierdzenia projekt ukształtowania architektonicznego naroża między ulicami Królowej Jadwigi i św. Bronisławy, z pomieszczeniem tam przenieść się mającej kapliczki. (L. M. 3756/25).

XIII. Spółka gruntowa „Esge" o parcelację gruntu przy ulicy Prądnickiej nad Sudołem.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

Zatwierdza się:

1. Linję regulacyjną ulicy Prądnickiej oznaczoną na planie Bud. m. Oddz. B. z dnia 7 kwietnia 1927 r. czerwono i literami: a-b z linją budowlaną a'-b' od strony wschodniej.

2. Linję regulacyjną ulicy nad Sudołem oznaczoną na powyższym planie Bud. m. czerwono i literami b-c-d oraz linję budowlaną b'-f'-g'-c'-d' od strony południowej.

3. Podział parcel lkat. 1790/2 i 1791 według powyższego planu Bud. m. B. z tem, że Spółka gruntowa „Esge" jako właścicielka gruntu lwh. 791 Dz. XVII. obejmującego parcele 1790/2 i 1791 odstąpi Gminie m. Krakowa bezpłatnie i w stanie wolnym od wszelkich długów i ciężarów hipotecznych grunt do linji regul. ulicy Prądnickiej i ulicy nad Sudołem.

4. Sposób zabudowania domami wolnostojącymi lub łączonymi w grupy jak to zaznaczono na powyższym planie Budownictwa m. z 7 kwietnia 1927 z wyłączeniem suteryn i oficyn mieszkalnych o wysokości domów najwyżej I piętrowych. (394/27 Bb.).

XIV. Sprzedaż Antoniemu i Karolinie Szczepkom części parceli w Dz. XXII.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

I. Sprzedać p. Antoniemu i Karolinie Szczepkom do linji regulacyjnej część parceli gm. lkat. 962/1 lwh. 4 Dz. XXII. oznaczoną na planie sytuacyjnym Budownictwa m. B. z dnia 6 kwietnia 1927 r. kolorem żółtym o powierzchni około 72 m kw. czyli około 20 sążni kw. za cenę po zł. 4·72 w kruszcu za jeden m kwadratowy, przyjmując wartość wewnętrzną jednego złotego równą 9/31 gr. czystego złota w myśl rozp. Prezyd. Rzplitej Polskiej z dnia 20 stycznia 1924 Nr. 7 poz. 65 Dz. u. Rz. P. a to pod następującymi warunkami:

1. Grunt powyższy sprzedaje Gmina w stanie wolnym od długów i ciężarów.

2. Cena kupna zostanie zapłacona do ośmiu dni, licząc od dnia zawiadomienia o uchwale zezwalającej na sprzedaż powyższego gruntu.

3. Koszta kontraktu, stempli, intabulacji, należytość od przeniesienia własności, koszta planów i pomiarów poniosą nabywcy.

II. Do podpisania kontraktu upoważnia się obok P. Prezydenta m. względnie jego zastępcy pp. radców m. Dra Józefa Emilewicza i Karola Breuera, a w razie przeszkody u któregokolwiek z nich pp. radców m. Dra Fr. Mussila i Dra Ludwika Merza. (L. 3286/20 l.).

XV. Sprzedaż Joachimowi i Katarzynie Kirsenkom części parceli gm. w Dz. XX.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

I. Sprzedać pp. Joachimowi i Katarzynie Kirsenkom do linji regulacyjnej błoń m. w Dz. XX. część parceli gm. lkat. 80/8 lwh. 61 Dz. XX. o powierzchui około 75 m kw. czyli około 20·8 sążni kw. oznaczoną na planie sytuacyjnym Budownictwa m. B. z dnia 11 kwietnia 1927 r. kolorem żółtym za cenę po 3 (trzy) złotych w kruszcu za jeden metr kwadr., przyjmując wartość wewnętrzną jednego złotego równą wartości 9/31 gr. czystego złota w myśl rozp. Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 20 stycznie 1924 r. Nr. 7 poz. 65 Dz. U. Rz. P. a to pod następującymi warunkami:

1. Grunt powyższy sprzedaje Gmina w stanie wolnym od długów i ciężarów.

2. Cena kupna zostanie zapłacona do ośmiu dni licząc od dnia zawiadomienia o uchwale zezwalającej na sprzedaż powyższego gruntu.

3. Koszta kontraktu, stempli, intabulacji, należytość od przeniesienia własności, koszta planów i pomiarów poniosą nabywający.

II. Do podpisania kontraktu upoważnia się obok P. Prezydenta m. względnie jego zastępcy pp. radców m. Stanisława Szarka i Dra Fr. Mussila, a w razie przeszkody u któregokolwiek z nich pp. radców m. Dra Ludwika Merza i Stanisława Drozdowskiego.

(L. 1791/927 I.).

XVI. Sprzedaż gruntu gminnego w Dz. XV. Zakładowi pensyjnemu dla funkcjonarjuszy we Lwowie pod budowę domu mieszkalnego.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

I. Sprzedać Zakładowi pensyjnemu dla funkcjonarjuszy we Lwowie parcelę gminną, oznaczoną na planie Budownictwa miejskiego z dnia 17 maja 1927 r. liczbą kat. 8/65, objętą lwh. 492 ks. gr. gm. kat. Kraków, Dz. XV. Nowa Wieś o powierzchni około 1437 m kw. czyli 400 sążni kw. za cenę, licząc po 140 (sto czterdzieści) złotych w złocie za jeden sążeń kw. czyli 38.89 (trzydzieści ośm 89) 100 złotych w złocie za jeden m kwadr. w myśl rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 20 stycznia 1924 r. Nr. 7 poz. 65 Dz. u. Rz. P. pod następującymi warunkami:

1. Powyższy grunt sprzedaje Gmina w stanie wolnym od wszystkich długów i ciężarów.

2. Cena kupna będzie wypłacona w całości przy podpisaniu kontraktu.

3. Koszta urządzenia ulic przed powyższym gruntem t. j. wybudowania toru jezdnego, położenia krawężników, urządzenia kanalizacji ulicznej, tudzież założenia rur wodociągowych i gazowych oraz kabli elektrycznych poniesie Gmina miasta Krakowa. Koszta chodników wzdłuż tego gruntu pokryje sam Zakład pensyjny, przyczem Gmina wykona te chodniki najpóźniej w trzy miesiące od czasu ukończenia budowy domu na tym gruncie.

4. Gmina miasta Krakowa połączy własnym kosztem instalacje wewnętrzne domu na wspomnianym gruncie z sieciami miejskiemi.

5. Gmina miasta Krakowa zezwoli Zakładowi pensyjnemu na bezpłatne składanie materjałów budowlanych przeznaczonych do budowy domu na parceli będącej przedmiotem sprzedaży — a to na sąsiednim gruncie gminnym, ewentualnie nawet położonym po przeciwnej stronie ul. Sienkiewicza i tylko na obszarze 600 (sześćset) sążni kwadr. czyli 2160 m kw. Składanie to ma się odbywać według wskazówek Budownictwa miejskiego. Ewentualnie pozostałe materjały usunie Zakład pensyjny najdalej w ciągu jednego miesiąca od ukończenia wspomnianej budowy, który to termin w razie wątpliwości oznaczy ostatecznie Budownictwo miejskie.

6. Gmina miasta Krakowa odda Zakładowi pensyjnemu sprzedaną parcelę we fizyczne posiadanie bezzwłocznie po podpisaniu formalnego kontraktu kupna-sprzedaży.

7. Zakład pensyjny wybuduje na powyższej parceli dom według planów, zatwierdzonych przez Magistrat. Budowę tę rozpocznie Zakład w ciągu jednego roku a ukończy w ciągu dwóch lat od dnia zawarcia umowy kupna-sprzedaży. Przez rozpoczęcie budowy rozumieć należy rzeczywiste wykonanie fundamentów, a przez ukończenie budowy uzyskanie konsensu na zamieszkanie. W razie niedotrzymania któregokolwiek z tych terminów będzie Gmina miała prawo odkupu wspomnianej parceli za zwrotem ceny kupna bez procentów, a wszystkie koszta, połączone z wykonaniem tego prawa odkupu poniesie Zakład pensyjny. Prawa tego nie należy jednak intabulować.

8. Koszta kontraktu, intabulacji, stempli i należytość przenośną pokryje w całości Zakład pensyjny. Koszta manipulacji, planów i pomiarów poniesie Gmina miasta Krakowa.

II. Do podpisania kontraktu upoważnia się obok P. Prezydenta miasta względnie jego zastępcy pp. radców miejskich Dra L. Merza i inż. Władysława Turskiego a w razie przeszkody u któregokolwiek z nich pp. radców m. Dra Franciszka Mussila i Dra A. Müllera.

III. Koszta połączeń, ulicy itd. mają być pokryte z ceny kupna.

IV. Niniejszą uchwałę przedłożyć T. Wydziałowi Samorządowemu z prośbą o zatwierdzenie w myśl § 60 ustęp 11 statutu miejskiego.

V. Reasumuje się uchwaloną w dniu 21 kwietnia 1927 r. rezolucję Rady m. w sprawie przeznaczenia powyższego gruntu na cele rozszerzenia budynku Wyższego Studjum handlowego. (L. M. 1963/27 I.).

XVII. Linje regulacyjne ulicy Szwedzkiej.

Wniosek Sekcji I.

Rada miasta uchwali:

1. Zatwierdza się linje regulacyjne ulicy Szwedzkiej na długości między ul. Zielną, a ulicą Twardowskiego w Dz. X według linij oznaczonych na planie Budownictwa m. Oddział B. (skala 1:1000) z dnia 5 lutego 1927 kolorem czerwonym i głoskami a-b-c-d-e od strony zachodniej, zaś głoskami f-g-h-i-j od strony wschodniej.

2. Zatwierdza się linję regulacyjną południowej strony ul. Zielnej w Dz. X przy skrzyżowaniu się tej ostatniej z ulicą Szwedzką, według linji czerwonej oznaczonej na powyższym planie głoskami: o-a-f-p.

3. Zatwierdza się linje regulacyjne wylotu ulicy Bocznej w Dz. X. do ulicy Szwedzkiej, oznaczone na powyższym planie kolorem czerwonym i głoskami: b-m- od strony zachodniej, zaś głoskami: l-k-c- od strony łudniowo-wschodniej z linją budowlaną na północnej stronie ulicy: m1-n1-n.

4. Zatwierdza się linje regulacyjne ulicy Szwedzkiej na długości między ulicą Dworską w Dz. X. a przyszłym kanałem żeglugi w Ludwinowie, oznaczone na planie Budownictwa m. Oddz. B. z dnia 7 lutego 1927 r. (skala 1:2880) kolorem czerwonym i głoskami:

a-b-c-d-e-f-

od strony zachodniej, zaś głoskami: g-h-i-x-y od strony wschodniej.

5. Zatwierdza się otwarcie z urzędu w obrębie gruntu państwowego (bastjon wojskowy nad Wilgą) ulicy mającej tworzyć przedłużenie ulicy Swoboda w Ludwinowie po zachodniej stronie obecnego koryta Wilgi z linjami regulacyjnemi, oznaczonemi na powyższym planie Budownictwa m. Oddz. B. kolorem czerwonym i głoskami: k-c-i-j z północnej strony, zaś głoskami: l-d z południowej strony ulicy.

6. Zatwierdza się linję regulacyjną południowej strony ulicy Dworskiej na gruncie państwowym oznaczoną na powyższym planie głoskami: a-v-z linją budowlaną a1-v1- w odstępie 5 m od linji regulacyjnej.

7. Jako zapoczątkowanie ulic przewidywanych na gruntach położonych na zachód od noyau wojskowego w Zakrzówku, zatwierdza się otwarcie z urzędu ulicy oznaczonej na planie Budownictwa m. Oddz. B. z dnia 7 lutego 1927 r. liczbą (I) z linjami regulacyjnemi o-m od strony północnej, zaś głoskami p-n od strony południowej i linją budowlaną o1-m1 z północnej strony ulicy, oraz ulicy oznaczonej na tymże planie liczbą (II) z linjami regulacyjnemi t-r od północy, zaś u-s od południa i linją budowlaną t1-r1 po stronie północnej.

8. Dla przyszłej ulicy oznaczonej na powyższym planie liczbą III. równoległej do ulicy Szwedzkiej zatwierdza się w obrębie gruntu państwowego linję regulacyjną oznaczoną głoskami k-w.

9. Zatwierdza się po obu stronach ulicy Szwedzkiej sposób zabudowania zwarty bez oficyn i mieszkań suterenowych. (L. M. 1523/26 Bb.).

Przewodniczący zamyka posiedzenie o godzinie 9-tej wieczór.

Posiedzenie tajne 71 w kadencji XVII z dnia 2 czerwca 1927 r.

Przewodn.: Wiceprez. m. Dr. Piotr Wielgus.
Wiceprez. m.: Witołd Ostrowski.
„ „ inż. Józef Sare.
„ „ Dr. Ludwik Schneider.
Sekretarz Rady m. Franciszek Strasik. Radców m. obecnych 74.
Początek posiedzenia o godz. 9 w nocy.

NOMINACJE.

A) W Etacie urzędników konceptowych.

Imieniem Prezydenta miasta St. Radca Magistratu Przeorski wnosi:

Rada miasta uchwali:

P. Marjanowi Ćwiertniewiczowi, st. referentowi Magistratu przyznaje się przy pozostawieniu go w dotychczasowej tj. VII grupie uposażenia, tytuł radcy Magistratu.

Uchwalono. (L. prez. 4294/927).

B) W etacie urzędników kancelaryjnych.

Imieniem Prezydenta miasta St. Radca Magistratu Przeorski wnosi:

Rada miasta uchwali:

Na zasadzie postanowienia § 60 statutu Gminy m. Krakowa mianuje się p. Romana Piotra 2-imion Setkowicza adjunkta Magistratu w VIII. stopniu służbowym z dniem 1 lipca 1927 komisarzem Magistratu z poborami VII grupy uposażenia szczebel **c.** w ilości 720 punktów z dodatkiem regulacyjnym w ilości 60 punktów, dodatkiem na mieszkanie, oraz prawem do posunięcia się co 3 lata służby, licząc od dnia 1 lipca 1930 do dalszych 3-ch szczebli po 60 punktów nadto z prawem do dodatku ekonomicznego po 44 punktów na każdego członka rodziny z tem, że łączna ilość punktów dodatku ekonomicznego nie może przekraczać 220 punktów.

Uchwalono. (L. prez. 4047/27).

Przewodniczący zamyka posiedzenie o godzinie 9^{15} w nocy.

Posiedzenie nadzwyczajne 177 w kad. XVII z dnia 9 czerwca 1927 roku.

Przewodniczący: Wiceprezydent m.: Dr. Piotr Wielgus.
Wiceprezydent m.: Witołd Ostrowski.
„ „ Inż. Józef Sare.
„ „ Dr. Ludwik Schneider.
Sekretarz Rady m.: Franciszek Strasik.
Radców m. obecnych **94.**
Początek posiedzenia o godz. **5 popołudniu.**

Przed porządkiem dziennym.

Ślubowanie radzieckie nowopowołanego radcy m. p. Zygm. Klemensiewicza.

Przewodniczący Wiceprezydent m. Dr. Wielgus zaprosił nowopowołanego radcę m. p. Zygmunta Klemensiewicza do złożenia ślubowania radzieckiego.

Sekretarz Rady m. Franciszek Strasik odczytał ślubowanie radzieckie, poczem p. Zygm. Klemensiewicz przez podanie ręki przewodniczącemu złożył przepisane ślubowanie.

Porządek dzienny.

Stanowisko Rady miejskiej wobec katastrofy wybuchu prochowni w Witkowicach.

Telegramy kondolencyjne.

Sekretarz Rady m. odczytał telegramy kondolencyjne nadesłane do Prezydjum miasta z powodu katastrofy w Witkowicach przez: Prezydjum miasta Warszawy, Lwowa, Przemyśla, Towarzystwo dziennikarzy polskich we Lwowie, Czesko-polski klub w Pradze i posła Stanów Zjednoczonych Ameryki północnej w Warszawie p. Stetsona.

Referent Wiceprezydent m. inż. Sare, poświęcając kilka słów przebiegowi tragicznych zdarzeń oraz akcji ratowniczej podkreśla, że żaden z poprzednich wybuchów nie wyrządził miastu tyle szkody, co ten ostatni. Od długich lat podejmowało Prezydjum miasta Krakowa starania u władz o przeniesienie magazynów z amunicją daleko poza obręb miasta. Starania te zostały niestety — jak wiadomo — bezowocnemi. Część tylko magazynów usunięto, inne pozostały z powodu braku funduszów na to przeniesienie niezbędnych.

Korzystając z ostatniego pobytu w Krakowie wicepremjera p. Bartla, który natychmiastowem przybyciem na miejsce katastrofy, dał wyraz zajęciu się rządu nieszczęściem, zwrócił się Wiceprez. Sare do p. Wicepremjera z usilnemi przedstawieniami w powyższej sprawie i uzyskał od niego zapewnienie, że słuszne życzenia miasta będą w miarę przyznania potrzebnych kredytów uwzględnione.

Z uwagi, że należy wszystko uczynić, by podobna katastrofa się więcej nie powtórzyła, przedkłada mowca imieniem Prezydjum Radzie m. następującą rezolucję do uchwalenia:

„I. Rada miasta stojąc na straży bezpieczeństwa życia, zdrowia i mienia mieszkańców, oraz na stanowisku zabezpieczenia bezcennych zabytków architektonicznych miasta Krakowa stanowiących dobytek i własność całego narodu, stwierdza, że istniejące w pobliżu miasta prochownie i składy amunicji stanowią ciągłą, nieustanną grozę dla całości miasta i bezpieczeństwa jego mieszkańców.

II. Rada miasta stwierdza, iż ostatni wybuch prochowni w Witkowicach i połączone z nim olbrzymie zniszczenie zwłaszcza w północnych i zachodnich połaciach miasta stanowi groźne memento dla decydujących czynników co do konieczności przeniesienia wspomnianych prochowni i zakładów amunicyjnych w dalsze od miasta okolice.

III. Rada miasta wzywa Prezydjum miasta, aby bezzwłocznie podjęło jaknajenergiczniejsze kroki u władz centralnych w Warszawie co do najspieszniejszego usunięcia powyższych składów amunicyjnych z okolicy Krakowa.

IV. Rada miasta wzywa Prezydjum miasta, aby podjęło u Rządu akcję, celem bezzwłocznego wynagrodzenia szkód ludności dotkniętej wybuchem prochowni w Witkowicach".

W dyskusji nad powyższym wnioskiem imieniem Klubu Zjednoczenia mieszczańskiego zabrał głos Rm. inż. T u r s k i i przemawiając za uchwaleniem rezolucji Prezydjum m., wskazuje na ustawiczną groźbę, wiszącą nietylko nad życiem i mieniem obywateli Krakowa, ale i nad temi bezcennemi zabytkami, stanowiącemi skarb całego narodu.

Rm. Dr. B o b r o w s k i przypomina, że właśnie w dniu wczorajszym minęło 18 lat od chwili pamiętnego wybuchu prochowni pod Podgórzem, kiedy to ofiarą katastrofy padło 77 domów i 300 osób rannych. Karta Europy uległa od tych czasów licznym zmianom, prochownie jednak jak stały dawniej, tak i nadal stoją, to też nie można się obecnie zadawalać przemijającemi szybko doraźnemi przedstawieniami i obiecankami, ale należy bez ustanku stać twardo w obronie słusznych żądań, niespuszczając ich nigdy w przyszłości z oka.

Mowca wnosi w końcu, by członkom Straży pożarnej, funkcjonarjuszom Zakładu czyszczenia miasta, Pogotowiu ratunkowemu i pp. wiceprezydentom Ostrowskiemu, Dr. Schneidrowi i Dr. Wielgusowi, którzy pierwsi przybyli na miejsce katastrofy, wyrazić szczególne uznanie za ich ofiarną akcję ratowniczą.

Rm. P u c h a ł k a podkreśliwszy znaczenie Krakowa dla narodu, wyraził zdziwienie, że polskie władze wojskowe zwlekają z usunięciem grożącego miastu niebezpieczeństwa. Mowca domagał się wywarcia przez Prezydjum miasta energicznego nacisku na rząd i władze wojskowe w tym kierunku oraz uzyskanie jak najrychlejszego i najpełniejszego odszkodowania dla osób dotkniętych skutkami wybuchu.

Rm. ks. M a s n y przyłączając się do tych wywodów domagał się wyrażenia przez Radę miejską uznania tym wszystkim, którzy w akcji ratunkowej szczególny brali udział oraz zwrócił się do posłów i senatorów, zasiadających w Radzie m. z apelem o gorące poparcie tej piekącej sprawy.

Rm. Dr. L a n g poparł gorąco przedłożoną przez Prezydjum m. rezolucję.

Po zamknięciu dyskusji R a d a m. wśród oklasków j e d n o m y ś l n i e u c h w a l i ł a p o d a n ą w y ż e j r e z o l u c j ę P r e z y d j u m m. w r a z z d o d a t k o w y m p u n k t e m, w y r a ż a j ą c y m u z n a n i e z a p e ł n ą p o ś w i ę c e n i a z n a r a ż e n i e m ż y c i a n i e s i o n ą a k c j ę r a t o w n i c z ą n a c z e l n i k o w i S t r a ż y p o ż a r n e j O b i d o w i c z o w i, n a c z e l n i k o w i Z a k ł a d u c z y s z c z e n i a m., i n ż. S t a h l o w i, P o g o t o w i u r a t u n k o w e m u oraz f u n k c j o n a r j u s z o m Z a k ł a d u c z y s z c z e n i a m. i t y m u r z ę d n i k o m m a g i s t r a t u, k t ó r z y w e w s p o m n i a n e j w y ż e j a k c j i b r a l i u d z i a ł.

Po uchwaleniu tych rezolucyj wiceprez. inż. S a r e podkreślił w końcowem przemówieniu wielką życzliwość p. wicepremjera B a r t l a, okazaną w przyjściu z pomocą nieszczęśliwym ofiarom katastrofy i zamiarach co do odwrócenia w przyszłości groźby jej powtórzenia się, wspomniał przytem i o drugiem również chronicznem niebezpieczeństwie, które nie tak prędko powiedzie się usunąć, t. j. niebezpieczeństwie powodzi.

P r z e w o d n i c z ą c y wiceprez. m. Dr W i e l g u s po wyczerpaniu porządku dziennego zamknął posiedzenie o godz. $6^{1}/_{2}$ wieczorem.

Sprawozdania z posiedzeń Sekcyj i Komisyj Rady miejskiej.

W dniu 1 czerwca br. odbyło się pod przewodnictwem Radcy m. Dra Rafała Landaua w obecności Wiceprezydenta m. Dra Ludwika Schneidra, posiedzenie **Sekcji V. Rady miasta,** na którem załatwiono szereg spraw o przyjęcie do Gminy miasta Krakowa.

Posiedzenie Komisji dla zakładów przemysłowych, odbyło się w sali obrad Magistratu dnia 13-go czerwca b. r., o godzinie 5-tej popołudniu pod przewodnictwem p. Senatora Adelmana w obecności Wiceprezydenta m. Ostrowskiego i Dra Wielgusa.

Dyrektor Elektrowni m. Bieliński przedkłada zamknięcie rachunkowe za rok 1926 od 1-go stycznia do 31-go grudnia 1926 r. sprawdzone przez Komisję rewizyjną, w skład której weszli radcowie: pp. inż. Drobniak, Zawojski i Dr. Rosenzweig, oraz dyrektor M. I. O. p. Krzyżanowski. W myśl wniosku Komisji rewizyjnej przyjęto Rk. Bilansu i Rk. Strat i Zysków na rok 1926 do zatwierdzającej wiadomości i udzielono dyrekcji Elektrowni absolutorjum na powyższy czasokres. Przy tej sposobności zwrócił uwagę p. radca Landau, że długoterminowe pożyczki zagraniczne (Oester. Boden Credit Anstalt) są w bilansie za wysoko zwaloryzowane i cyfry te ulegną zmianie po ogłoszeniu odnośnych umów międzypaństwowych.

Personalowi przyznano remunerację w tej samej wysokości jak w roku 1925.

Sprawy Gazowni:

1. Przyjęto do zatwierdzającej wiadomości wniosek Komisji Rewizyjnej złożonej z pp. Radców miejskich: Inż. Drobniaka, Dra Kuźniara, J. Marskiego oraz Dyrektora Miejskiej Izby Obrachunkowej J. Krzyżanowskiego, zamknięcia rachunkowego za rok 1926 i udzielono Dyrektorowi Gazowni absolutorjum za powyższy czasokres.

2. Uchwalono na Radę miejską wniosek zakupienia realności p. Liby z Horowitzów Tornowej położonej przy ulicy Gazowej L. 8, na cele Krakowskiej Gazowni Miejskiej za kwotę 130.000 Zł.

3. Przedłożono wniosek na Radę miejską, zaciągnięcia pożyczki z Banku Gospodarstwa Krajow. w 8-io procentowych obligacjach komunalnych w kwocie Zł. 250.000 w złocie, celem skonwertowania pilnych zobowiązań Gazowni.

4. Przeniesiono w stan spoczynku urzędnika Gazowni p. Walentego Sikorskiego, niemającego prawa do emerytury, wyznaczając mu w drodze łaski zaopatrzenie na starość pod warunkiem, że zaopatrzenie stanie się płynne dopiero w dniu, kiedy opuści mieszkanie zajmowane w realności Krakowskiej Gazowni Miejskiej.

Po wyczerpaniu porządku dziennego Gazowni i Elektrowni m. Radca Dr. A. Müller imieniem Komisji rewizyjnej, delegowanej z łona Komisji dla Zakładów Przemysłowych, składającej się z pp. Radców m.: Inż. A. Adelmana, Karola Breuera, Dra Adama Müllera, Dra Karola Krzetuskiego, Norberta Wasserberga, Dyr. M. J. O. Jana Krzyżanowskiego, Dyr. M. Z. C. Ignacego Menaschego i rewid. M. Z. C. Salomona Wellnera, zdaje sprawozdanie z dokonanej rewizji i omawia sprawę dalszego prowadzenia działu handlowego materjałów budowlanych.

Komisja rewizyjna po sprawdzeniu ksiąg i zbadaniu stosunków na miejscu, rozpatrywała sprawę prowadzenia działu handlowego, dochodząc do przekonania, iż prowadzenie tego działu jest dla Gminy korzystnem a dla Miejskich Zakładów ceramicznych koniecznem.

W myśl tych wywodów referent przedkłada imieniem tejże Komisji następujące wnioski:

I. Przyjmuje się do zatwierdzającej wiadomości zamknięcie rachunkowe, rachunki strat i zysków oraz bilansu wszystkich działów gospodarki Miejskich Zakładów ceramicznych za okres sprawozdawczy od dnia 1-go stycznia do 31-go grudnia 1926 r. i udziela się Dyrekcji M. Z. C. absolutorjum za tenże czasokres, wyrażając przy tej sposobności uznanie za korzystną działalność.

II. Z wykazanego zysku brutto . . Zł. 101.744·90 należy przeznaczyć:

a) Gminie miasta Krakowa, jako czysty zysk M. Z. ceramicznych za rok 1926 . . . . Zł. 60.000·—
b) na dalsze zasilenie funduszu zapasowego . . . . „ 20.000·—
c) na remuneracje dla personalu urzędniczego i robotniczego . . „ 21.744·90

Zł. 101.744·90

III. Upoważnia się Dyrekcję M. Z. ceramiczn. do użycia kwot przeznaczonych książkowo na fundusze zapasowe i inne, jako kapitału obrotowego za odpowiedniem oprocentowaniem na rzecz tychże funduszów.

IV. Komisja dla Miejskich Zakładów Przemysłowych oświadcza się za prowadzeniem przez M. Z. cer. działu handlowego artykułami wchodzącymi w zakres budowy i poleca Dyrekcji prowadzenie tego działu w dotychczasowym zakresie.

P. Radca bud. inż. Ignacy Menasche, Dyrektor M. Z. ceram. przedkłada imieniem Prezydjum miasta następujące wnioski do uchwały:

V. Komisja dla Miejskich Zakładów Przemysłowych upoważnia Dyrekcję Miejskich Zakładów ceram. łącznie z Prezydjum miasta:

I. Do wykonania względnie zakupu:

a) urządzenia elektrycznego do przesuwania wagonów kolejowych na torze Wapiennika miejskiego,
b) motoru elektr., pasów i uzupełnienia tłukarki w kamieniołomie pod Redemptorystami,
c) motoru elektr. i uzupełnień do drugiej wiertarki elektrycznej.

VI. Do przygotowania planów i kosztorysów:

a) maszynowego wyrobu płyt betonowych,
b) suszarni systemu Keller-Wedegärtner w cegielni,

VII. Do wynajęcia lokalu biurowego w centrum miasta, celem przeniesienia tamże biura centralnego M. Z. ceramicznych.

VIII. Komisja dla Miejskich Zakładów Przemysłowych upoważnia Prezydjum miasta do zakupu auta osobowego dla Dyrekcji M. Z. ceram. kosztem nieprzekraczającym kwoty Zł. 15.000.

Po dyskusji, w której zabierają głos pp. radcy m.: Ziffer, Kleinberger i Marski, wnioski przedłożone przez referentów pp. radcę Müllera i Dyr. M. Z. cer. r. bud. inż. Ign. Menaschego zostały jednogłośnie przyjęte.

W dniu 15 czerwca b. r. odbyło się posiedzenie **Komisji administracyjnej** pod przewodnictwem Wiceprezydenta m. Ostrowskiego.

Naczelnik Miejskiego Urzędu Poboru Opłat i Podatków Pośrednich Dr. Zawadzki przedłożył zamknięcie rachunkowe za okres administracyjny od 1-go stycznia do 31-go marca br., z którego się okazuje, że podatki i opłaty pośrednie należycie wpływają, a zakłady miejskie: rzeźnia, chłodnia i targowica etc. normalnie się rozwijają.

Komisja oddała nadbudowę domów administracyjnych na targowicy m. budowniczym Jonklerowi i Kaczmarczykowi, poczem załatwiła kilka innych spraw administracyjnych i osobistych.

Podkomitet plantacyjny dokonał dnia 21 czerwca b. r. pod przewodnictwem Wiceprezydenta m. Ostrowskiego objazdu i lustracji parków i plantacyj miejskich, oraz skwerów na placach i ulicach miasta.

Zwiedzono w szczególności planty główne, planty dietlowskie, park na Krzemionkach, mające powstać pod stokami Wawelu od strony kościoła OO. Bernardynów, przedłużenie plant, dalej postęp robót około urządzenia skwerów w ulicy Retoryka, Al. 3-ch Wieszczów, placu Kazim. Wielkiego i t. d.

Podkomitet stwierdził wszędzie zadowalniający stan tych objektów ogrodowych, względnie także postęp prac około systematycznego ich uporządkowania.

Lustracja wykazała zarazem, że Zarząd miasta dąży stale do nadania miastu na wzór europejski zdobnej szaty ogrodowo-parkowej i, że we właściwych rękach spoczywa administracja ogrodnictwa miejskiego.

Na posiedzeniu **Komisji drogowo-kanałowej i gruntowej Rady m.** w dniu 22-go czerwca br. pod przewodnictwem Wiceprezydenta m. Józefa Sarego uchwalono przyznać prawo budowli na parceli gminnej Nr. 48 przy Aleji pod Kopcem Krakusa Dz. XXII. pod budowę domu mieszkalnego według planów zatwierdzonych przez Bud. m. Następnie przyjęto do zatwierdzającej wiadomości sprawozdanie z robót obecnie wykonywanych przez Bud. m. B. przy budowie kanałów m. i nawierzchni drogowych w mieście. Zatwierdzono wnioski odnoszące się do budowy chodnika w ulicy Sobieskiego po stronie prawej, uporządkowania nawierzchniowego w ulicy Wolskiej, w Aleji Trzeciego Maja, ulicy Kopernika na przestrzeni od ulicy Blich do ulicy Andrzeja Potockiego, oraz budowy chodnika w ulicy Miodowej. Uchwaliła Komisja również poprawę dróg polnych na Zwierzyńcu i dokończenie uporządkowania nawierzchni ulicy Retoryka. Przy sposobności zamierzonego przedłużenia linji tramwajowej Nr. 2 Komisja uchwaliła uporządkować przedłużenie ulicy Karmelickiej, ulicę Pomorską i część ulicy Kazimierza Wielkiego do Szkoły powszechnej.

W dniu 24-go czerwca b. r. odbyło się pod przewodnictwem Wiceprezydenta miasta Dra Piotra Wielgusa posiedzenie **połączonych Sekcji skarbowej i prawniczej Rady miejskiej,** na którem uchwalono zaciągnąć pożyczki w Banku Gospodarstwa Krajowego, Oddział w Krakowie w kwotach 70.000 zł., 100.000 zł. i 130.000 złotych na budowę domów mieszkalnych. Nadto uchwalono wnioski Magistratu w sprawie rozszerzenia etatu Zakładu czyszczenia miasta oraz udzielenia „veniam aetatis“ dla kilkudziesięciu niższych funkcjonarjuszy miejskich.

Pod przewodnictwem Radcy m. inż. Turskiego, przy współudziale Wiceprezydentów miasta inż. Sarego i Dra Wielgusa odbyło się w dniu 24-go czerwca b. r. **posiedzenie Sekcji ekonomicznej i policyjno-budowlanej Rady miejskiej.**

Sekcje zatwierdziły oferty na wykonanie centralnego ogrzewania, instalacji wodociągowej i ciepłej wody oraz na zmontowanie Zakładu dezynfekcyjnego w miejskim domu noclegowym przy ulicy Nadwiślańskiej L. 3 w dzielnicy XXII.

Następnie rozpatrywały Sekcje między innemi sprawę koniecznego uzupełnienia taboru ogniowego M. Straży pożarnej. W dalszym ciągu postanowiły Sekcje nabyć na cele uliczne skrawek gruntu prywatnego w dzielnicy XXII.

W końcu wybrały Sekcje osobny podkomitet, który zajmie się sprawą nadania nowych nazw szeregowi ulic w mieście i przedłoży w swoim czasie Sekcji odpowiednie wnioski.

„Samorząd miejski“ w zeszycie za czerwiec zawiera: „Statystyka miejska w Polsce“ przez Dra J. Piekałkiewicza; „Zasady statystyki majątku komunalnego“ przez Fr. Piltza; „Czy rozporządzenie P. K. L. o wprowadzeniu kurji powszechnej do ordynacji wyborczej gmin galicyjskich obowiązuje także w Galicji wschodniej, czy też tylko w Galicji zachodniej“ przez Dra A. Grossa. W kronice: Z życia miast; Ś. p. Dr. Jan Michejda (wspomnienie pośmiertne); O politykę inwestycyjną miast. W kronice zagranicznej: Ustrój miejski w różnych krajach (Szwajcarja). Zamykają obfity w treść i interesujący zeszyt rubryki: Z książek i czasopism, komunikaty i dział pośrednictwa pracy. Bezpłatny dodatek do powyższego zeszytu stanowi obszerna bibljografja zagraniczna.

Nakładem Gminy miasta Krakowa. — Czcionkami Drukarni Muzeum Przem. w Krakowie, ul. Smoleńska 9.